385.2311
H615d

Learning and Labor.
LIBRARY
OF THE
University of Illinois.
CLASS. BOOK. VOLUME.
385.2311 H615d
Accession No.

Denkschrift

zur

Personen-Tarif-Frage,

ein

Referat des
Kammermitgliedes Herrn Benj. Hirsch

in der

am 17. Febr. 1891 zu Magdeburg stattgehabten Sitzung

der

Handelskammer zu Halberstadt.

(Handelskammer für die Kreise
Halberstadt, Aschersleben, Wernigerode, Oschersleben, Calbe, Wanzleben, Neuhaldensleben, Wolmirstedt,
Stendal, Jerichow I, Jerichow II und den Bezirk der ehemaligen Gerichtskommission Ermsleben.)

Halberstadt
Druck von H. Meyer's Buchdruckerei.
1891.

Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/denkschriftzurpe00hirs

385.2311
H615d

In der Plenar-Versammlung der Handelskammer zu Halberstadt zu Magdeburg am 17. Februar d. Js. stand zur Beratung die Frage des Zonentarifs für den Personenverkehr.

Der Referent, Kammermitglied Benjamin Hirsch-Halberstadt, unternahm es, bei der Wichtigkeit welche die Frage für das gesamte Wirtschaftsleben hat, einen eingehenden Bericht über die verschiedenen Systeme zu geben, welche in Form von Reformvorschlägen bisher an die Oeffentlichkeit getreten sind und unterbreitete diese Systeme nebst seinen eigenen Reformvorschlägen der Begutachtung der Kammer.

Nach erfolgter Beratung der Tarif-Reform-Frage in der Verkehrskommission der Handelskammer wurde Herr Benjamin Hirsch, dessen besondere Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrswesens die Kammer zu schätzen, wiederholt Gelegenheit gehabt hat, mit der Niederschrift einer Denkschrift beauftragt, die in dem Nachstehenden folgt.

Die Handelskammer.

Vorschlag der Eisenbahn-Verwaltung.

Die jetzt durch den Herrn Minister gemachten Vorschläge der preußischen Staatsbahnverwaltung gipfeln darin, daß die vierte Klasse mit einem Einheitssatze von 2 ₰ pro km zukünftig fortfallen, hingegen

für die III. Klasse der Preis von 4 ₰ auf 2 ₰ pro km
" " II. " " " " 6 " " 4 " " "
" " I. " " " " 8 " " 6 " " "

herabgesetzt werden soll.

Für Rückreisen sollen zukünftig keinerlei Ermäßigungen eintreten weder durch Rückfahrkarten noch Rundreisekarten. Nur die Zeitkarten, Schüler- und Arbeiterfahrkarten sollen beibehalten werden. Nach den auf den preußischen Staatsbahnen zur Zeit geltenden Tarifen werden 50 % Rabatt für die Rückreise gewährt und dies beträgt für die Rückfahrt:

A1370

bisher geltend 3. Klasse 2 ₰, statt des zukünftig unverkürzten Normalsatzes von 2 ₰ pro km,

bisher geltend 2. Klasse 3 ₰, statt des zukünftig unverkürzten Normalsatzes von 4 ₰ pro km,

bisher geltend 1. Klasse 4 ₰, statt des zukünftig unverkürzten Normalsatzes von 6 ₰ pro km.

Somit würde für die Hin- und Rückfahrt zusammen genommen eine Vergleichung des „Jetzt" und „Zukünftig" Folgendes ergeben:

Jetzt:	III. Klasse	4	+	2	=	6 ₰,	zukünftig:	2	+	2 = 4 ₰
„	II. „	6	+	3	=	9 „	„	4	+	4 = 8 „
„	I. „	8	+	4	=	12 „	„	6	+	6 = 12 „

Bezüglich der Rückfahrt ergiebt dieser Vergleich in den 3 Klassen nach dem Ministerialvorschlag eine Ermäßigung bei der III. Klasse von 2 ₰, bei der II. Klasse von 1 ₰ und bei der I. Klasse von 0 ₰.

Ungünstiger stellt sich der Ministerialvorschlag, sobald Schnellzüge in Frage kommen, denn es soll zukünftig sowohl für Hin- als Rückfahrt in allen drei Klassen je 1 ₰ pro km an Zuschlag erhoben werden. Dieser eine Pfennig ergiebt in der III. Klasse bei der Hinfahrt einen Zuschlag von 50% zum zukünftigen Fahrpreise (im Betrage von 2 ₰), bei der II. Klasse (4 ₰) von 25%, bei der I. Klasse (6 ₰) einen Zuschlag von $16\frac{2}{3}$%. Die bisher geltenden Zuschläge für Schnellzugs-Hinfahrten betragen 10 bis 15% des Personenzug-Fahrpreises, während bei einer Hin- und Rückfahrtskarte sowohl für die Hin- als auch für die Rückfahrt keinerlei Zuschlag auf den Personenzugspreis gegenwärtig erhoben wird.

Im Fahrkartenverkehr von Halberstadt nach Berlin — einfache Fahrt und Rückfahrt — wird sich der bisherige einfache Tarif und Rundreiseverkehrstarif zum Ministerialvorschlag wie folgt stellen:*)

*) Es soll in diesem Referat zukünftig abgekürzt werden: E für einfache Hinfahrt. D für Hin- und Rückfahrt als Doppelreise. Sollen Schnellzüge verstanden werden, so wird ein S zugefügt, z. B. ES und DS. Die Klassen werden durch römische Zahlen I., II., III., IV. bezeichnet. Personen-Freigepäck wird mit FG und zu bezahlendes Gepäck BG ausgedrückt.

Die Entfernung Halberstadt—Berlin Stadtbahn beträgt 204 km.

a.

	Ministerial-Vorschlag.	Jetziger Tarif.	Rundreise-Karte.
IV. Kl.	E. M. —	M. 4.10	M. —
III. „	E. „ 4.08	„ 8.10	„ 7.00
II. „	E. „ 8.16	„ 12.10	„ 9.90
I. „	E. „ 12.25	„ 16.10	„ 13.30

b.

	Ministerial-Vorschlag.	Jetziger Tarif.	Rundreise-Karte.
IV. Kl.	E.S. M. —	M —	M –
III. „	E.S. „ 6.12	„ 9.60	„ 7.00
II. „	E.S. „ 10.20	„ 13.70	„ 9.90
I. „	E.S. „ 14.28	„ 18.40	„ 13.30

c.

	Ministerial-Vorschlag.	Jetziger Tarif.	Rundreise-Karte
IV. Kl.	D. M —	M. 8.20	M. —
III. „	D. „ 8.16	„ 12.50	„ 14.00
II. „	D. „ 16.32	„ 18.40	„ 19.80
I. „	D. „ 24.50	„ 24.50	„ 26.60

d.

	Ministerial-Vorschlag.	Jetziger Tarif.	Rundreise-Karte
IV. Kl.	D.S. M. —	M —	M. —
III. „	D.S. „ 12.24	„ 12.50	„ 14.00
II. „	D.S. „ 20.40	„ 18.40	„ 19.80
I. „	D.S. „ 28.56	„ 24.50	„ 26.60

Diese Zahlenvergleichungen ergeben bei nackter Gegenüberstellung:

1. In der Kolonne a. für einfache Hinfahrt ist der Ministerial-Vorschlag billiger als der bisherige Tarif, billiger auch als der Rundreiseverkehr.

2. In der Kolonne b. für einfache Hinfahrt mittelst Schnellzugs ist der Ministerial-Vorschlag
   a) billiger für III., II. und I. Klasse gegen den bisherigen Tarif,
   b) für den Rundreiseverkehr billiger bei der III. Klasse, aber teurer bei der II. und I. Klasse als der bisherige Tarif.

3. In der dritten Kolonne c. für Rückfahrkarten ist der Ministerial-Vorschlag billiger für Rückfahrkarten sowohl gegen den bisherigen Tarif wie gegen den Rundreiseverkehr, nur in der I. Klasse stellen sich beide Tarife gleich.
4. In der vierten Kolonne d., welche Rückfahrkarten zur Benutzung von Schnellzügen umfaßt, ist der Ministerial-Vorschlag in der III. Klasse um ein ganz Geringes billiger als der bisherige Tarif, aber wesentlich teuerer in der II. und I. Klasse. Derselbe ist ferner etwas billiger gegen den Rundreiseverkehr in der III. Klasse, aber teurer bei der II. und I. Klasse.

Nach dieser nackten Gegenüberstellung lassen wir eine Untersuchung der vermutlichen Einwirkungen des Ministerialvorschlages auf den Personenverkehr folgen.

Die Selbstklassifikation der Reisenden hat sich so allgemein nach Ständen, Berufsarten und auf Grund der gesellschaftlichen Stellung vollzogen, daß sich das Aufrücken in die höheren Klassen zur Aufrechterhaltung der bisherigen Gewohnheit und Sonderung auch ferner vollziehen wird, und dadurch würde die Wirkung des Wegfalls der IV. Klasse die werden, daß das Publikum der III. Klasse zum großen Teil zur II. Klasse übergehen wird. Der jetzige Besitzstand der II. Klasse wird dann, weil die bisherige II. Klasse bezüglich des darin verkehrenden Reisepublikums und der Ausnutzung der Sitzplätze das Gepräge der jetzigen III. Klasse tragen wird, in die I. Klasse gedrängt werden, während diejenigen hohen Reisenden, die jetzt ausschließlich in der I. Klasse fahren, vielleicht eine neue Sonderklasse — Selekta — beanspruchen werden.

In den obigen Kolonnen ist durch Punktierung in schräger Richtung diese Verschiebung der Klassen in Zahlenwerten angedeutet. Danach würde nur in der ersten Kolonne a der bisherige Fahrpreis trotz der entstandenen Verschiebung zweifellos innegehalten werden, in der zweiten Kolonne b bei Schnellzügen in einfacher Fahrt, wo auch jetzt die IV. Klasse fehlt, würde dagegen nur scheinbar eine Ermäßigung eintreten, in Wirklichkeit würde sich in Richtung der schrägen Linien eine Verteuerung ergeben. Bei der Doppelfahrt in der dritten Kolonne c für Personenzüge führt der Ausfall der

Klasse IV mit Notwendigkeit zur Verschiebung in die höheren Klassen und gemäß der schräg punktierten Wirkungslinien findet demgemäß auch eine erhebliche Verteuerung statt. Bezüglich der vierten Kolonne d wird das dargelegte ungünstige Verhältnis durch die Verschiebung der Klassen in noch verstärkterer Wirkung hervortreten.

In allen vier Kolonnen stellen die in Kursivschrift angegebenen Zahlen den Fahrpreis der als Koupons zusammenstellbaren Rundreisebillets für die Strecke Halberstadt-Berlin nach dem bisherigen Tarife dar und bei dem Vergleiche dieser Rundreisekarten mit den Fahrpreisen nach dem Ministerial-Vorschlage, wie es die gradlinige Fortsetzung der schräg punktirten Linien ferner andeutet, zeigt es sich noch deutlicher, daß die vorgeschlagene Preis-Ermäßigung nur eine scheinbare ist.

Was bisher gesagt ist, mag noch an einem zweitem Beispiel bei einer Reise zwischen Berlin—Königsberg i. Pr. in gleicher Weise erläutert werden. Die Entfernung beträgt 589 km. Nach dem Ministerial-Vorschlage stellt sich der Preis bei der III. Klasse à 2 Pf. E = *M.* 11,78; ES à 3 Pf. *M.* 17,67; D = *M.* 23,56; DS = *M.* 35,34. Gepäck BG 25 kg vermutlich à 4 ₰ per 100 kg und km E = *M.* 5,89. D = *M.* 11,78 resp. E Fahrpreis und Gepäcktaxe = *M.* 11,78 + 5,89 = *M.* 17,67 = ES 17,67 + 5,89 = *M.* 23,56; DS 35,34 + 11,78 = *M.* 47,12. Nach dem jetzigen gewöhnlichen Tarif und dem des Rundreiseverkehrs (Cursiv) ergiebt sich dabei folgende Berechnung: III. E = *M.* 23,80, *M. 20,10* (IV. Klasse die Hälfte = *M.* 11,90) ES 27,80, *M. 20,10*, D *M.* 35,70, *M. 40,10*, DS *M.* 35,70, *M. 4010* mit Freigepäck (letzteres nicht im Rundreise-Verkehr). Hiernach würde man nach dem Ministerial-Vorschlage in der III. Klasse fahren E *M.* 11,78 zum Preise der jetzigen IV. Klasse gegen „jetzt" III. Klasse *M.* 23,80, *M. 20,10*, was selbst bei BG 5,89 + 11,78 = *M.* 17,67 eine relative Verbilligung, (von der erwähnten Verschiebung der Klassen ganz abgesehen) bedeutet. Diese relative Verbilligung bleibt noch bemerkbar bei ES = *M.* 17,67 gegen *M.* 27,80 selbst bei *M.* 17,67 + BG 5,89 = *M.* 23,56, sie schwindet hingegen und geht zur Verteuerung über bei D = *M.* 23,56 + *M.* 11,78 für BG insgesamt *M.* 35,34 und DS *M.* 35,34 + 11,78 = *M.* 47,12 gegen „jetzt" bei

D und DS übereinstimmend in beiden Positionen mit FG ℳ 35,70. Teilweise noch erheblicher ist die Verteuerung nach dem Ministerial-Vorschlage gegen die in Cursivschrift nebengesetzten Preise des Rundreiseverkehrs.

Als erschwerend für diese Sachlage kommt sodann hinzu, daß gegenwärtig nur etwa 30% aller Reisen zum Normaltarif ausgeführt werden, während 70% aller Reisen auf Grund von Tarif-Ermäßigungen unternommen und fast die Hälfte der letzteren noch mit Rückfahrkarten (über 40%) angetreten werden.

Ein letztes Bedenken richtet sich gegen die Beseitigung der IV. Klasse, welche die eigentliche Arbeiterklasse ist und zahlreichen Reisenden die Möglichkeit gewährt, ihr Gepäck, das zum täglichen Broderwerb gehört (Körbe, Kiepen, Handwerkzeug ꝛc.), kostenlos mit sich zu führen. Wollte man nur aus dem einen Grunde, um den Reisenden dieser IV. Klasse die Bequemlichkeit der Sitzbänke zu bieten, das Drei-Klassen-System einführen, so wäre einfacher die IV. Klasse in solche Wagen einzuteilen, welche einfache Sitzvorrichtungen führen und solche, welche dieselben zweckmäßig entbehren resp. mit verstellbaren Sitzvorrichtungen ausgerüstet sind. Der Vorschlag des Herrn Ministers mag vielleicht von der Absicht ausgegangen sein, durch den Fortfall der IV. Klasse und des Freigepäcks zu einer einheitlichen Basis mit den süddeutschen Bahnen zu gelangen. Indessen demgegenüber muß daran festgehalten werden, daß solche Einheitlichkeit nicht durch augenscheinliche Rückschritte erkauft werden dürfe. Es sollten vielmehr andere Bahnverwaltungen genötigt werden, sich den bewährten preußischen Verhältnissen anzupassen.

Schließlich fällt gegen den Ministerial-Vorschlag ins Gewicht, daß die bisherigen 25 kg Freigepäck (F G) — welche bisher nur im Rundreiseverkehr fortfielen — ebenfalls gänzlich beseitigt werden sollen. Wenn auch der bisherige Tarif des Uebergewichts von circa 5 ₰ pro 100 kg pro 1 km auf vermutlich circa 4 ₰ ermäßigt werden soll, so bleibt hierin (vom Rundreiseverkehr abgesehen) trotzdem eine fernere Belastung des Verkehrs bestehen, für die kein genügender Ersatz der Verbilligung geboten wird. Es würden 25 kg à 4 ₰ per 100 kg und km ab Halberstadt-Berlin ℳ 2,04 oder für Hin-

und Rückfahrt doppelt gerechnet, 4,08 *M.* kosten. Hierdurch würden die *M.* 2,04 und *M.* 4,08 Gepäckgebühren die scheinbaren Ermäßigungen des Fahrpreises vollständig absorbieren.

Indessen aller dieser Einwendungen ungeachtet wollen wir bei dem Vorschlage des Herrn Ministers das Bestreben nicht verkennen, daß eine wirkliche Reform beabsichtigt sei, und von diesem Standpunkt aus mag auch die Tendenz des Ministerialentwurfs nicht unterschätzt werden: daß mit den einstweiligen Vorschlägen die öffentliche Meinung, besonders aber die Handelskammern, sowie andere wirtschaftliche Körperschaften zur Mitarbeit aufgefordert werden sollen. Die Handelskammer zu Halberstadt und insbesondere der Referent, zählen sich von jeher zu den Bewunderern der Leistungen des Eisenbahn-Ressorts, welches die Umwandlung der Privatbahnverwaltungen zu einem einheitlichen Staatsbahnsystem so überaus erfolgreich durchgeführt hat. Es liegt nicht der geringste Erfolg unserer Staatsbahn-Verwaltung darin, daß viele frühere Gegner des Systems in Anerkennung seiner praktischen und nützlichen Maßnahmen jetzt Freunde desselben geworden sind. Unbestritten ist es, daß viele Einrichtungen der preußischen Staatsbahnen mustergebend gewirkt haben.

Wenn wir nun trotzdem die Reformvorschläge des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ablehnen, so dürfen wir versichern, daß uns dieser Entschluß, der fern von jeder Vereingenommenheit geschieht, nicht leicht geworden ist.

Nach diesen Versicherungen wagen wir die Erwartung auszusprechen, daß unseren wenn auch wesentlich abweichenden Vorschlägen eine wohlwollende Prüfung und Beurteilung nicht vorenthalten werde.

Betriebsmitteilungen.

Das in den preußischen Staatsbahnen angelegte Kapital beläuft sich auf 7 Milliarden Mark. Dasselbe verzinste sich im Betriebsjahr

1888/89 mit 6,02 %
1889/90 mit 6,26 %

Der Umfang des Verkehrs ergiebt für die Gesamteinnahmen nach den Betriebsmitteilungen der preußischen Staatseisenbahnen pro 1889,90 p. 148:

	Einnahme aus dem Personenverkehr	Einnahme aus dem Güterverkehr	Gewinn
1888,89	195 Millionen Mk.	559 Millionen Mk.	363 Millionen Mk.
1889,90	212 „ „	604 „ „	385 „ „

Der Gewinn bewegt sich in aufsteigender Linie. Die Steigerung der Verzinsung seit 1886 ist 1 %, was einem Mehrgewinn von circa 70 Millionen gleichkommt. Im Jahre 1886 betrugen im gesamten Deutschland die Einnahmen aus dem Personenverkehr 273 Millionen Mark und die Zahl der Reisenden 275 Millionen.

Auf den preußischen Staatseisenbahnen, die ein Schienennetz von 24 000 Kilometer umfassen, betrug 1889,90 die Zahl der Reisenden 262 Millionen, folglich kann man für das gesamte Deutschland bei 40 000 Kilometer Eisenbahnlinien im gleichen Zeitraum eine Zahl von mindestens 350 Millionen Reisenden annehmen.

Wie allgemein bekannt ist, hat sich die öffentliche Erörterung der Tarifreformfrage besonders mit zwei Forderungen beschäftigt:

1. dem Beispiel des ungarischen Zonentarifs zu folgen,
2. daß ein Zonentarif nach Engels Vorschlägen eingeführt werde.

Ungarischer Zonentarif.

Der ungarische Zonentarif hat im Wesentlichen folgende Tarifsätze — ohne Ermäßigung für Rückfahrten.

	Personenzug			Schnellzug			Die annähernden Einheitssätze pro km berechnen sich Personenzug			Schnellzug Zuschlag		
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.		1. Kl.	2 Kl.	3. Kl.	1. Kl	2 Kl.	3. Kl
1. Zone 1—25 km	50 xr.	40 xr.	25 xr.	60 xr.	50 xr,	30 xr.	Basis 25 km	2 xr.	1,6 xr.	1 xr.	20%	22½%	20%
2. „ 26—40 „	100 „	80 „	50 „	120 „	100 „	60 „	„	40 „	2½ „	2 „	1¼ „	20%	25%	20%
3. „ 41—55 „	150 „	120 „	75 „	180 „	150 „	90 „	„	55 „	2,7 „	2,2 „	1,3 „	20%	25%	20%
2c.														
6. „ 86—100 „	300 „	240 „	150 „	360 „	300 „	180 „	„	100 „	3 „	2,4 „	1½ „	20%	25%	20%
2c.														
	Die Zonen endigen mit der													
14. „ über 226 km	800 xr.	580 xr.	400 „	900 „	700 „	480 „	„	226 „	3½ „	2,5 „	1,8 „	22%	20%	20%

Einen Aufschlag für eine längere Reise als 226 km durch das ganze Ungarland giebt es nicht, nur endigt die Gültigkeit jeder Fahrkarte, sobald die Hauptstädte Budapest oder Agram berührt werden, und der Reisende hat für die Reise jenseits dieser Städte eine

neue Fahrkarte gemäß des vorstehenden Zonentarifs abermals zu lösen. Der Vorteil, daß die Tarife der 14. Zone ohne Erhöhung für jede Reise gelten, wird hierdurch sehr beschränkt, da die meisten Reisenden eine dieser Städte bei den geltenden Fahrplänen zu berühren haben. Die Grundsätze dieses Tarifs ergeben nach der rechtsseitig vom Tarif abgedruckten Berechnung, daß die Einheitssätze pro km unterschiedslos in allen drei Klassen mit der Entfernung wachsen, so daß z. B. in der ersten Zone die Einheitssätze in den drei Klassen 2 xr., 1,6 xr., 1 xr. pro km und in der vierzehnten Zone 3½ xr., 2,4 xr., 1½ xr. pro km betragen. Die Zuschläge für die Schnellzüge sind nach obiger Zusammenstellung in der III. Klasse 20%, in den beiden höheren Klassen 20—25%. Die Einheitssätze von 2, 1,6 und 1 xr. in der ersten Zone resp. 3,5, 2,5 und 1,8 in der vierzehnten Zone betragen nach Markpfennigen (à 180 d = 100 xr) in gleicher Reihenfolge für die erste Zone 3,6, 2,9 und 1,8 ₰ resp. für die vierzehnte Zone 6,3, 4,5, 2,2 ₰. Diese Einheitssätze sind im Durchschnitt nur wenig billiger als diejenigen Sätze, welche uns in Preußen nach dem neuen Ministerialvorschlage geboten werden sollen. Die ungarischen Sätze bezwecken durch die Einteilung in 14 Zonen die ungemein große Anzahl der verschiedensten Fahrkarten, welche früher jede Station zum Verkauf bereit halten mußte, zu beseitigen.

Besprechung der deutschen Verhältnisse im Vergleich zu Ungarn.

Für unsere deutschen Verhältnisse muß dieser Zonentarif — abgesehen von dem Mangel der vierten Klasse — schon deshalb unannehmbar erscheinen, weil die aufsteigenden Einheitssätze mit der größern Entfernung wachsend schließlich zu einer erheblichen Verteuerung der Fernreisen führen müßten. Es könnte bei uns weder davon die Rede sein, daß im großen deutschen Reiche die letzte Zone bei 226 km abschließe, noch davon, daß die Einheitssätze fortschreitend bis zu einer über 226 km hinausgehenden größeren Kilometer-Entfernung als letzte Zone steigend bleiben. Ersteres würde in zu hohem Grade verlustbringend für die Eisenbahn-Verwaltung sein, letzteres müßte die Reisenden durch die Verteuerung verscheuchen.

Der ungarische Gepäcktarif lautet wie folgt pro je 50 kg Gewicht: Entfernung bis 55 km = 25 xr; 56—100 km = 50 xr; pro je ferner 100 km fernere 50 xr also in der 14. Zone von mehr als 226—300 km = fl. 1,50.

Man führt allgemein als Beweis für die Richtigkeit des ungarischen Zonentarifs die steigende Frequenz des Personenverkehrs und die Mehreinnahmen des Gewinnes seit dessen Einführung (1. August 1889) an. Die steigende Frequenz für das erste Jahr nach Einführung des Zonentarifs stellt sich in einer Vermehrung der Zahl aller Reisenden von 4—5 Millionen auf 14 Millionen und in einem Mehrgewinn aus dem Personenverkehr von $1^1/_2$ Millionen Gulden dar.

Trotz der anscheinenden Beweiskraft können diese Ergebnisse doch nicht als eine vollgiltige Beweisführung angesehen werden. Vor Einführung des Zonentarifs lagen in Ungarn die Verkehrsverhältnisse so verkümmert und im Argen, daß nicht ein Zonentarif an und für sich, sondern jeder vernunftsgemäße Tarif eine Hebung des Verkehrs herbeiführen mußte. Nicht der Zonentarif als solcher ist also die alleinige Ursache jener Betriebssteigerung geworden, sondern dieselbe wären nach Beseitigung des bisherigen Verscheuchungstarifs auch eine Wirkung anderer Tarife geworden. Die Zustände Ungarns können weiter aus anderen Gründen nicht zum Vergleiche mit Deutschland herangezogen werden.

Es bedarf wohl keiner weiteren Ausführung, daß bei einer Bevölkerungsziffer von 17 Millionen in Ungarn eine Frequenz von 4—5 Millionen Reisende erschreckend gering war, weil danach im Jahre auf 3 Ungarn noch nicht ein Reisender entfiel, ebensowenig kann das Resultat des Zonentarifs mit 14 Millionen Reisenden als ein Zeichen gesunder wirtschaftlicher Entwickelung gelten, weil auch dieses Ergebnis noch nicht jährlich einen Reisenden auf jeden Ungarn ergiebt.

Im Gegensatz hierzu fährt in Deutschland selbst nach dem bestehenden Tarif jeder Deutsche jährlich siebenmal, wie sich dies aus der Zahl der Reisenden 350 Millionen bei 50 Millionen Einwohnern ergiebt.

Auch der Mehrgewinn von $1^1/_2$ Millionen Gulden aus dem Personenverkehr für das erste Jahr nach Einführung des Zonentarifs ist nicht einmal für Ungarn ein absolut sicherer Beweis zu Gunsten der finanziellen Wirkung des Tarifs, denn das erste Jahr fällt in eine Zeit hohen wirtschaftlichen Aufschwungs. Bei uns in Preußen war ja aus

gleichen Gründen die Steigerung des Gewinnes der Staatsbahnen 1889/90 gegen das Vorjahr — Personen- und Güterverkehr — 22 Millionen M. d. h. der Gewinn hatte sich von 363 auf 385 Millionen M. gehoben. Wieviel von diesem Mehrgewinn auf den Personenverkehr allein entfällt, ist aus den Betriebsergebnissen nicht ersichtlich, doch läßt die gleichmäßige Steigerung der Brutto-Einnahmen

des Personenverkehrs von 195 auf 212 Millionen M. = 10,8%
des Güterverkehrs „ 569 „ 604 „ „ = 10,8%

voraussetzen, daß im Verhältnis des Personenverkehrs zum Gesamtverkehr, — dies ist 26% — der Personenverkehr mit dem vierten Teil also ca. 5½ Millionen M. ohne jedwede Tarifänderung am Mehrgewinn beteiligt ist.

Die bedeutende Verschiedenheit der wirtschaftlichen Verhältnisse von Ungarn und Deutschland läßt aber abgesehen von der Lückenhaftigkeit des Beweises nach der vorstehenden Auseinandersetzung, keine Schlußfolgerung auch aus anderen Gründen für uns zu. In Ungarn ist der Handel, Industrie und Bergbau unentwickelt, denn es sind -- die Familienangehörigen eingerechnet — nur 3 Millionen Menschen in diesen Erwerbsständen = 17%, in Deutschland 20 Millionen = 40% der Bevölkerung beschäftigt. Die Bevölkerungsdichtigkeit ist dort 49 pro □ km, bei uns 87 pro □ km. Das Städtewesen ergiebt dort bei 17 Millionen Bewohnern — mit Ausnahme von der Hauptstadt Budapest — nicht eine Stadt von annähernd 100000 Einwohnern, Deutschland mit 50 Millionen Bewohnern zählt mehr als 25 Städte über 100000 Einwohner.

Wenn nun aus alledem gefolgert werden darf, daß Ungarn ein Land ist, in welchem die Intelligenz, die wirtschaftliche Entwickelung und der Unternehmungsgeist noch auf primitiver Stufe stehen, in welchem nomadenhaftes Zigeunerleben noch eine Stätte findet, die Hauptberufsthätigkeiten, Viehzucht und Landwirtschaft noch stark zur Naturalwirtschaft neigen, so kann man dort wohl zu so gewagten Versuchen schreiten, wie die Einführung des Zonentarifs, bei dem überdies die Einheitssätze pro km mit der Entfernung wachsen — statt zu fallen. Dort kann die Entwicklung zur Beweglichkeit der Bevölkerung, welcher noch die Vorbedingungen zu

einem modernen verallgemeinerten Industriestaat fehlen, durch einen derartigen Zonentarif gefördert werden, bei uns müssen auf Grund anderer wirtschaftlicher und besonders kompliziert gestalteter Arbeiterverhältnisse andere Grundsätze für die Personentarifreform maßgebend sein.

Selbst in Oesterreich hat man, obwohl man teilweise einen neuen Tarif — der 1 Kreuzer pro km für die III. Klasse als Basis nimmt — einführte, bei diesem Anlaß vermieden, zu dem ungarischen Zonentarif überzugehen. Vermutlich hat man dabei den richtigen Gesichtspunkt maßgebend sein lassen, daß die Länder westlich der Leitha im Personenfahrtarif anderen Grundsätzen als die östlich derselben gelegenen unterworfen werden müssen.

Einesteils um die Bestrebungen, den ungarischen Zonentarif bei uns einzuführen, zu entkräften, anderenteils um die hohe Entwicklung unseres Erwerbslebens im Vergleich zu Ungarn klar zu legen, möchten wir die Grundverschiedenheit der Handelsthätigkeit beider Länder durch vergleichende Mitteilung der Waren-Ein- und Ausfuhr kennzeichnen.

Wir entwickeln diese Grundsätze hier bereits, gleichzeitig mit dem Hinweis auf die folgende Besprechung des Engel'schen Zonentarifs, dem wir das Verdienst voll und ganz zuerkennen ein energischer Vorkämpfer für die Tarifreform zu sein, wenn auch die vielseitig zu Gunsten des Zonentarifs geübte Agitation nicht in den Formen stattfindet, die für wirtschaftliche Maßnahmen üblich sind.

Bedauerlicher Weise steht eine Verkehrs-Statistik für Ungarn allein nicht zur Verfügung, da dieses Land mit Oesterreich gemeinsame Zollgrenzen hat. In Oesterreich-Ungarn betrug 1888 die Einfuhr 533 Millionen Gulden, die Ausfuhr 728 Millionen Gulden; bei uns pro 1889 die Einfuhr 4087 Millionen Mark, die Ausfuhr 3256 Millionen Mark. Rechnet man den Unterschied in der größeren Bevölkerung Deutschlands einerseits gegen Oesterreich-Ungarn anderseits mit rund 20%, so zeigen uns die 3 bis 4 mal so hohen Werte, daß wir mit ganz anderen Wirtschaftsfaktoren zu rechnen haben. Jede Ueberstürzung bei uns durch radikale Umwälzungen im Verkehrsleben berührt die breiten Schichten der Bevölkerung der-

artig, daß wir uns zuvor klar zu machen haben, ob eine allzu schnelle Entwicklung, die bei uns in vergrößerten progressierenden Verhältnissen wirken würde, nicht so tief einschneiden müßte, daß die zu üppige Befruchtung der gesunden Keime zu einer Ueberwucherung durch aufsprießendes Unkraut führt.

Aus diesen vorgeführten Zahlen der Ein- und Ausfuhr erhellt wohl zur Genüge unsere wirtschaftliche Grundverschiedenheit von Oesterreich-Ungarn.

Bei uns wie in den ebenfalls hochentwickelten Kultur- und Industriestaaten wie England und Frankreich überwiegt die Einfuhr die Ausfuhr, bei Oesterreich-Ungarn wie in allen weniger entwickelten Staaten ist es der umgekehrte Fall.

Dieser scheinbare Mißstand der überwiegenden Einfuhr wurde früher von den National-Oekonomen ungünstig gedeutet, jetzt begreift man, daß diese Erscheinung ihre volle Begründung in der starken Vermehrung der Güter — d. i. Wachstum des Nationalreichtums — seitens der inländischen Bevölkerung hat und durch die Tributpflichtigkeit des an uns verschuldeten Auslandes durch Zinszahlungen und Gewinn an Unternehmungen außerhalb unserer Grenzen eine weitere Förderung erhält.

Bei einer Statistik von Ungarn allein würde die Verschiedenheit noch sichtbarer hervortreten, wenn man statistische Ein- und Ausfuhrzahlen — ohne Oesterreich — geben würde, denn die österreichischen Länder nähern sich uns ungleich mehr als die ungarischen.

Wenn man nun angesichts solcher Sachlage einen Vergleich zwischen ungarischen und preußischen Bahnzuständen schon an und für sich nicht angebracht finden kann, so verschärft sich dieser Gegensatz noch durch die besondere Veranlagung des ungarischen Zonentarifs, welcher jede Reise mit 226 km begrenzt, hierfür einen Maximalpreis von fl. 4,80 in der III. Klasse fordert, überdies Rückfahrkarten, sowie eine Begünstigung des Freigepäcks und die IV. Klasse ausschließt, endlich progressierend bei vergrößerter Kilometerzahl höhere Einheitssätze verlangt.

Engel'scher Zonentarif.

Was die Engel'sche Reform betrifft, so hat dieselbe eine große Kürze und Einfachheit für sich, indem sie in radikalster Weise nur

drei Zonen mit sehr niedrig gegriffenen Preisen verlangt. Die Zonen sind, ohne Gewähr von Rückfahrkarten,

		III. Kl.	II. Kl.	I. Kl.
1. Zone	bis 25 km	25 ₰	50 ₰	2 ℳ
2. „	von 26 „ 50 „	50 „	1 ℳ	4 „
3. „	über 50 „	1 ℳ	2 „	6 „

(unbegrenzt durch ganz Deutschland)

Engel will keine Gepäckfreiheit gewähren, aber äußerst billige Sätze für Gepäck bis 50 kg einführen und zwar: in der 1. und 2. Zone für Gepäck bis 50 km 50 ₰, bei Entfernungen über 50 km unbegrenzt für Reisen durch ganz Deutschland 1 ℳ.

Zweifellos würden die Eisenbahn-Verwaltungen für diese niedrigen Fahrpreise keinen annähernden Ersatz durch die gesteigerte Frequenz finden, denn eine so ungeheuerliche Steigerung des Verkehrs, wie sie das Engel'sche System voraussetzt, würde auf Grund des gegenwärtigen Standes der Bevölkerung und der gegenwärtigen Organisation unseres Erwerbs- und sozialen Lebens überhaupt schwerlich innerhalb des zu denkenden Intensitätsmaximums zu suchen sein, zumal die Frequenz der Reisen schon jetzt siebenmal größer als in Ungarn *nach* der Einführung des Zonentarifs ist. So lange außerdem nicht *alle* deutsche Bahnen in *einer* Hand — der des Reichs — sind, könnte die dritte Engel'sche Zone mit einem Satze von 1 ℳ in der III. Klasse, *unbegrenzt* durch ganz Deutschland, nicht einmal als Vorschlag ernstlich geprüft werden.

Reisen sind außerdem nicht nur nach den Vorzügen eines billigen Tarifs, sondern auch nach den Verlusten zu beurteilen, den ihre Zeitdauer herbeiführt. Wir schätzen in Deutschland den Werth unserer Zeit derartig hoch, daß wir eine *sehr starke* Vermehrung von Tagen zu Reisezwecken für unrichtig und unstatthaft halten müssen.

Die Vereinfachung im Fahrkartenverkauf und die leichte Uebersichtlichkeit der Kontrolle beim Betreten und Verlassen der Bahnsteige, die bei dem Engel'schen System den Schaffner entbehrlich machen soll, kann den vorstehend bezeichneten Thatsachen gegenüber nicht ins Gewicht fallen.

Aber abgesehen hiervon, wäre es aus volkswirtschaftlichen Gründen auch nicht wünschenswert, daß ein *derartig* ergiebiger Gebrauch

von der Wohlfeilheit der Fahrkarten gemacht werde, daß auf Grund der minimalen Preissätze noch eine gesteigerte Rentabilität der Bahnen vorauszusetzen wäre. Eine so hochgesteigerte Fluktuation der Bevölkerung, die hierfür als Voraussetzung unentbehrlich wäre, würde, wenn sie überhaupt denkbar wäre, Verhältnisse schaffen, aus denen nicht geringe Gefahren für die bestehende Wirtschaftsordnung befürchtet werden müßten. Jedenfalls ist mit zwei Risiken zu rechnen: entweder die Staatsverwaltung oder die Volkswirtschaft nimmt Schaden und in beiden Richtungen könnte der Schaden nicht unerheblich werden.

Wir gehen nun zu einer Besprechung der unserseits geplanten Reformen über.

Abänderungs-Vorschläge.

Eine sich an die thatsächlichen Zustände haltende und radikalen Mitteln ausweichende Reform, wie sie unsererseits für ausführbar und erstrebenswert gehalten wird, hätte sich Dreierlei zur Aufgabe zu stellen:

1. Es ist eine Förderung derjenigen Reisen anzustreben, die nach Maßgabe unserer Verkehrsbedürfnisse eine besondere Berechtigung zur Ermäßigung des Fahrpreises haben.

2. Es ist gebührend auf die Rentabilitäts-Verhältnisse der Eisenbahnen zu achten, die bezüglich des Staats-Budgets und des darin angelegten Nationalvermögens sehr ausreichende Berücksichtigung verdienen.

3. Ist die Vereinfachung in der Fahrkarten-Ausgabe und die Uebersichtlichkeit ihrer Preise anzustreben.

Zum ersten Punkt scheint uns zweierlei betont werden zu müssen: a) Die kurzen Reisen im Vorort- und Umkreis-Verkehr aller Städte von 20000 Seelen und darüber haben ein besonderes Anrecht für einen sehr billigen Tarif. Dies ist zu fordern mit Rücksicht auf die Förderung des Verkehrsaustausches zwischen Stadt und Land, zur Hebung des sozialen Zusammenhangs der städtischen und der Landbevölkerung so wie zur Hebung der gesundheitlichen und sittlichen Zustände. Die Attraktionskraft vieler Städte und nicht nur der großen, sondern auch schon der kleineren industriell emporstrebenden Gemeinwesen ist oft so groß, daß hier-

unter eine Entvölkerung des platten Landes eintritt. Um einer solchen örtlichen Aufstauung der Bevölkerung ein Gegengewicht zu bieten und eine Ausgleichung anzubahnen, ist jene Hebung des Verkehrsaustausches im Lokal- und Nahverkehr durch besonders billige Tarife anzustreben.

Eine zweite grundsätzliche Forderung ist b) die Einführung eines Tarifs mit fallender Skala. Unter Abstoßung der verwickelten kombinierten Rundreisetarife rechtfertigt sich der Staffeltarif aus dem einen Umstand, daß sich die Selbstkosten der Eisenbahnen mit zunehmenden Fahrlängen ermäßigen und aus dem andern Umstand, daß mit der Anrechnung dieser Verbilligung ein Anreiz zur größeren Benutzung weitzieliger Fahrten gegeben wird, oder um uns nach den einfachsten Prinzipien jeder verständigen Wirtschaftslehre auszudrücken: größere Eisenbahntransportleistungen erfordern nicht im gleichen Verhältnis einen größeren Verbrauch der General-Unkosten, so daß dem Großkonsumenten von Eisenbahn-Verbrauchsakten ein sich stetig steigernder Rabatt zu gewähren ist.

Aus den gleichen Folgerungen ist wohl zweifellos der ungarische Zonentarif entstanden und auch Herr Engel wird wohl mit seinen Zonen diese Gesichtspunkte im Auge gehabt haben, wenngleich jene beiden Zonensysteme mit ihren Maximalgrenzen von 225 respektive 50 km übersehen, daß zwar die General-Unkosten auf längere Reisen erheblich billiger werden, nie aber in ihrer Gesamtheit besonders in Verbindung mit anderen Ausgaben, deren Verhältnis sich nur unerheblich herabmindert, abschließen. Da bei jeder längeren Reise die bahnseitigen Leistungen zweifellos etwas mehr als bei der selbst nur um ein geringes kürzere kosten, so ist das Prinzip, die Maximalgrenzen des Tarifs mit 225 respektive 50 km festzusetzen, besonders bei einem großen Reiche wie Deutschland unrichtig.

Unser Vorschlag, daß mit Zunahme der zu durchfahrenden Kilometer zwar die Bezahlung der Leistung sich verhältnismäßig vermindere, nie aber bei einer fixierten Kilometer-Zahl ganz abschließe, paßt sich den thatsächlichen Verhältnissen an und ist danach zweifellos jenen Systemen vorzuziehen.

Abgesehen von dem Vororts- und Umkreis-Verkehr — auf den wir später zurückkommen — wird der Schwerpunkt einer gesunden Reform in der Einführung dieser fallenden Skala zu suchen sein, womit eine absolut proportionale Uebereinstimmung der Fahrpreisermäßigung mit der wachsenden Kilometer-Entfernung herbeigeführt werden soll.

Fallende Skala.

Für dieses Prinzip ist am zweckmäßigsten die folgende Formel anzuwenden: km — $(\text{km}^2 \times \frac{x}{10000})$; für x soll 15 empfohlen werden, also km — $(\text{km}^2 \times 0{,}0015)$.

Die Wirkung aus dieser Formel würde folgende werden: Die Kilometerzahl der Reiseentfernung wird zum Quadrat erhoben und mit dem Bruchteil $\frac{15}{10000}$ multipliziert. Das Produkt dieser Multiplikation wird von der Kilometerzahl der Reiseentfernung abgezogen, und die derartig verkleinerte Kilometerzahl kommt dann zur Berechnung für den Fahrpreis.

Beispielsweise würde dies bei einem Reiseziel

von 10 km: $10 \times 10 = 100$
$100 \times 0{,}0015 = 0{,}15$

„ 100 km: $100 \times 100 = 10000$
$10000 \times 0{,}0015 = 15$

„ 250 km: $250 \times 250 = 62500$
$62500 \times 0{,}0015 = 93{,}75$

Die vorstehend genannten Endzahlen von 0,15; 15 und 93,75 ergaben die Grundlage der nachfolgenden Kilometer-Abzüge.

Dies würde danach an Berechnungs-Kilometer ergeben:

für 10 km Fahrt werden gerechnet $10 - 0{,}15\,\% = 9{,}85$ km
„ 100 „ „ „ „ $100 - 15\,\% = 85$ km
„ 250 „ „ „ „ $250 - 37{,}5\,\%$ $(37,\,\% = 93{,}75)$
dies ist $250 - 93{,}75 = 156{,}25$ km

Vereinfacht wird die Methode durch eine direkte Berechnung und zwar:

$10\,\text{km} \times 0{,}15 = 1{,}50\,\%$ d. i. $10 - 1{,}50\,\% = 10 - 0{,}15 = 9{,}85$ km
$100\,\text{km} \times 0{,}15 = 15\,\%$ d. i. $100 - 15\,\% = 100 - 15 = 85$ km
$250\,\text{km} \times 0{,}15 = 37{,}50\,\%$ d. i. $250 - 37{,}50\,\% = 250 - 93{,}75 = 156{,}25$ km

Eine Begrenzung dieser Verkürzungen hätte selbstverständlich nach oben stattzufinden.

Wenn vorläufig 300 km als angemessene Begrenzung angenommen werden, so stellte sich hiernach das Resultat wie folgt:
$300 \times 0{,}15 = 45\,\%$ d. i. $300 - 45\,\%$ oder 135 km $= 300 - 135 = 165$ km.

Nach diesem Prinzip wird nun abgestuft: für die ersten 100 km Reiseentfernung geschieht dies in Abstufungen von je 10 km, also 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 km oder 1—10, 10—20, 20—30 u. s. w. 90—100 km; für die zweiten 100 km Reiseentfernung sind Abstufungen von je 25 km vorzusehen, also 100—125, 125—150, 150—175, 175—200 km; und für die dritten 100 km Reiseentfernung Abstufungen von je 50 km, danach 200 bis 250, 250—300 u. s. w. zunächst bis 450—500 km.

Da sich hiernach in den ersten hundert Kilometern 10 Stufen oder Zonen, in den zweiten hundert 4 Stufen oder Zonen, endlich in jedem folgenden hundert 2 Zonen ergeben, so würden alle Stationen, welche für bis 500 km Entfernung Fahrkarten ausgeben, an verschiedenen Zonen Karten verkäuflich halten müssen

10	Karten	für	1—100 km	in 10 Stufen	jede 10 km
4	„	„	100—200 „	in 4 „	jede 25 „
6	„	„	200—500 „	in 6 „	jede 50 „

also total $10 + 4 + 6 = 20$ Arten Karten.

Bei größeren Stationen bis 750 km würde dies 25 und bei Stationen bis 1000 km allenfalls 30 Zonen betragen und ebensoviel Arten Karten erfordern.

Daß eine Entfernung von 1000 km als Maximum im Inlandsverkehr dienen kann, ergiebt sich aus den nachfolgenden Beispielen von Entfernungen und zwar

ab	Berlin	nach Aachen	640 km
„	„	„ Eydtkuhnen	740 „
„	„	„ München	640 „
„	„	„ Straßburg i. E.	759 „
„	„	„ Metz	817 „

Bezüglich des Auslandsverkehrs oder jenseits der Grenzen unseres Zonentarifs würde es am einfachsten sein, wenn die preußischen

Stationen Fahrkarten bis zur Grenzstation des Zonentarifs nebst separaten Karten für die jenseitige Strecke verkaufen. Außerdem würde stets eine Vororts- resp. Umkreis-Zone der Städte von 20000 Einwohnern und mehr hinzutreten.

Die Fahrkarten würden danach umfassen:

1. Vororts und Umkreis Stadtgebiet, wofür nähere Angabe und Festsetzung noch folgt.
2. 1 — 10 km $10 \times 0{,}15\,\% = 1{,}50\,\% = 9{,}85$ Berechn.-Kilom.
3. 10 — 20 „ $20 \times 0{,}15\,\% = 3{,}00\,\% = 19{,}40$ „
4. 20 — 30 „ $30 \times 0{,}15\,\% = 4{,}50\,\% = 28{,}65$ „
5. 30 — 40 „ $40 \times 0{,}15\,\% = 6{,}00\,\% = 37{,}60$ „
6. 40 — 50 „ $50 \times 0{,}15\,\% = 7{,}50\,\% = 46{,}25$ „
7. 50 — 60 „ $60 \times 0{,}15\,\% = 9{,}00\,\% = 54{,}60$ „
8. 60 — 70 „ $70 \times 0{,}15\,\% = 10{,}50\,\% = 62{,}65$ „
9. 70 — 80 „ $80 \times 0{,}15\,\% = 12{,}00\,\% = 70{,}40$ „
10. 80 — 90 „ $90 \times 0{,}15\,\% = 13{,}50\,\% = 77{,}85$ „
11. 90 — 100 „ $100 \times 0{,}15\,\% = 15{,}00\,\% = 85{,}00$ „
12. 100 — 125 „ $125 \times 0{,}15\,\% = 18{,}75\,\% = 101{,}56$ „
13. 125 — 150 „ $150 \times 0{,}15\,\% = 22{,}50\,\% = 116{,}25$ „
14. 150 — 175 „ $175 \times 0{,}15\,\% = 26{,}50\,\% = 129{,}06$ „
15. 175 — 200 „ $200 \times 0{,}15\,\% = 30{,}00\,\% = 140{,}00$ „
16. 200 — 250 „ $250 \times 0{,}15\,\% = 37{,}50\,\% = 156{,}25$ „
17. 250 — 300 „ $300 \times 0{,}15\,\% = 45{,}00\,\% = 165{,}00$ „

Dann folgen die weiteren Zonen bis 500 eventuell 750 resp. 1000 km um je 50 km abgestuft und um 45 % der wirklichen Kilometerlänge verkürzt zur Berechnung z. B.

500 km = 275 Berechnungs-Kilometer
1000 „ = 550 „ „

Bei dem vorstehend skizzierten Entwurf soll es sich zunächst um Aufstellung eines richtigen Princips handeln. Es mag noch Sache spezieller Studien und der eingehendsten Rentabilitäts-Berechnungen auf Grund der Verkehrsstatistiken der Eisenbahn-Archive werden, zu ermitteln, ob für den angenommenen Bruch von $\frac{x}{10000} = 0{,}0015$ nicht eine andere etwas höhere oder niedrigere Zahl anzunehmen sei. Mit dieser Beschränkung sind die obigen Vorschläge zu verstehen. Es ist selbstverständlich, daß schon die geringste Veränderung in der Grundtaxenanwendung eine wesentliche Verschiebung des ganzen Zahlenbildes herbeiführen würde. Ferner muß es ebenfalls weiterer

Erwägung vorbehalten bleiben, ob nicht in einigen Anfangszonen der ersten 100 km, wie z. B. 20—30 km, die Kilometer-Berechnung statt daß solche nach unseren Vorschlägen auf Basis von 30 km vorgenommen wird, zweckmäßiger von der mittlern Zahl 25 km oder der untern 20 km geschieht.

Weiter schlagen wir zur Reform vor:

Alle vier bestehenden Wagenklassen sollen beibehalten werden. Für die vierte Klasse sind die bisherigen Anfänge für einfache Sitzvorrichtungen unter Wahrung des freien Raumes zum Unterbringen größerer Gegenstände des Reisegepäcks, wie beispielsweise Körbe für Grünwaren zum Marktverkehr, Handwerkszeug ꝛc., allgemein durchzuführen. Die bisherigen Einheitspreise pro Kilometer

IV. Klasse 2 Pf.
III. „ 4 „
II. „ 6 „
I. „ 8 „

können beibehalten werden, sie werden jedoch selbstredend nur mit der Zahl von Berechnungs-Kilometern in Anrechnung gebracht, wie es die vorstehende Formel ergiebt. Alle sonstigen Ermäßigungen fallen fort. Sogar die durch den Ministerialvorschlag empfohlene Ausnahme für Zeit-, Schüler- und Arbeiterkarten scheint uns entbehrlich, weil eine ergiebige Ermäßigung für die Vororts- und Umkreiszone eintreten soll. Ebenfalls sollen die Rabatte von Rückreisekarten fortfallen, dafür aber wird jedem Reisenden die Berechtigung gewährt, für eine Reise von beispielsweise 150 Kilometern Entfernung für Hin- und Rückfahrt eine Fahrkarte von 300 Kilometern zu benutzen, weil die Hin- und Rückreise zusammengenommen 300 km beträgt. Dies gewährt den Vorteil, daß — statt bei nur 150 km Hinfahrt mit $22\frac{1}{2}\,\%$ Rabatt = 116,25 Berechnungs-Kilometern — der volle Rabatt für 300 km mit 45 % = 165 Berechnungs-Kilometern für die Hin- und Rückfahrt eintritt, das heißt, daß für die Strecke von 150 km Hinfahrt und 150 km Rückfahrt thatsächlich nur je $82\frac{1}{2}$ Berechnungs-Kilometer zu bezahlen sind. Bisher betrug in der III. Klasse bei 4 ₰ pro km bei der Hin- und Rückfahrt der ermäßigte Fahrpreis $4 + 2 = 6$ ₰ für jeden auf dem Hin- und Rückwege

zweimal zurückgelegten km, statt des vollen Tarifs von $4+4=8$ ₰. Danach ist bisher 25% Rabatt gewährt worden, während zukünftig 45% Rabatt bei einer Reise von nur 150 km Endziel gewährt werden sollen. Schon bei einer so kurzen Reise von nur 83 km Endziel, also 166 km Hin- und Rückfahrt, bei welcher ein Rabatt von ($166 \times 0{,}15 = 24{,}90$%) 24,90% einträte,*) käme kalkulatorisch die geplante Reform selbst bei einem Personenzuge — im Gegensatz zum Schnellzuge mit dem gegenwärtigen Aufschlag — dem bisherigen Rabatt von 25% gleich, während schon bei 100 km Endziel in der Hin- und Rückfahrt = 200 km der zukünftige Rabatt 30% statt bisher 25% um volle 5% vergrößert würde.

Schnellzüge.

Der Effekt einer derartigen Ermäßigung wird noch wesentlich erhöht werden können, wenn bei Schnellzügen nicht nur wie bisher bei Rückfahrtkarten von einem Zuschlage abgesehen wird, sondern dies auch bei der alleinigen Hinfahrt geschehen würde.

Dieses Fortfallen jedes Zuschlages bei Schnellzügen erscheint aus zweifachen Gründen berechtigt. Einmal belegt die Eisenbahnverwaltung bei Schnellzügen mit dem Zuge selbst die Strecke nur für kürzere Zeit, dann ist auch die Besoldung des Fahrpersonals wegen der kürzeren Fahrzeit billiger.**) Zweitens muß aus volkswirtschaftlichen Gründen die ergiebigste Benutzung der Schnellzüge in Rücksicht auf die Reisenden angestrebt werden, denn die längere Fahrzeit der Personenzüge kommt einer großen Vergeudung von Arbeitszeit gleich; die vollste produktive Ausnutzung der Arbeitszeit eines jeden Reisenden fördert in natürlichster Weise den Nationalreichtum des Landes. Der Zuwachs an Nationalvermögen fördert schließlich wiederum den Eisenbahnverkehr, vorzugsweise aber werden die Reisenden selbst bei einem erweiterten Schnellzugsverkehr ohne Preiszuschlag sich leichter und zahlreicher zu Bahnfahrten ent-

*) Durch die Abstufung 150 bis 175 km = $175-26{,}25$% = 129,06 Berechnungs-Kilometer, gegen genau $166-24{,}90$% = 124,67 Berechnungs-Kilometer, verschlechtert sich das obige Resultat um 4,39 km, doch ist dies in Geld ausgedrückt ganz unerheblich, z. B. in der III. Klasse 4,5 km $\times$ 4 ₰ = 18 ₰ für die Doppelfahrt.

**) Es ergeben sich noch sonstige Ersparnisse, z. B. diejenigen, daß bei Schnellzügen pro Kilometer der Kohlenverbrauch durch die geringere Zeit der Fahrt trotz des höheren Dampfdruckes geringer ist als bei Personenzügen.

schließen. Besonders beschleunigte Züge könnten sich auf die I. und II. Klasse beschränken. Daß die Zeitversäumnis einen bedeutenden Faktor bei Reiseplänen bildet, ergiebt sich am klarsten aus der sehr lebhaften Benutzung der Nachtzüge, trotzdem dieselben Opfer an Ruhe und Bequemlichkeit fordern.

Zweckmäßig wäre auch bei einem Teil der Schnellzüge, abgesehen von einer verkürzten Grundgeschwindigkeit, die Zahl der Haltepunkte zu beschränken.

Personenzüge.

Auch eine Beschleunigung der Personenzüge, welche bei einem Fortfall der Zuschläge für Schnellzüge mehr das Gepräge des Lokalverkehrs und einer Zufuhr für die Haltepunkte der Schnellzüge tragen würden, könnte im übrigen nur nützlich erscheinen. Das Fahrpersonal und die Reisenden selbst werden sich zur Erreichung dieses Ziels unschwer für eine schnellere Expedition einschulen lassen. Selbstredend müßte bei allen Schnellzügen durchweg die vierte Klasse wie bisher ausgeschlossen bleiben.

Freigepäck.

Die Beibehaltung des Freigepäcks muß auf das Wärmste befürwortet werden. Abgesehen von einer Verteuerung durch die Gepäcktaxe stände andernfalls zu erwarten, daß ein Uebermaß von Gepäckstücken in die Koupees gerathen würde. Nicht außer Acht dürfte es gelassen werden, daß bei einem etwaigen Fortfall des Freigepäcks es so kommen könnte, daß die Bahnbeamten eine strenge Kontrolle bezüglich des Höchstmaßes von Handgepäck ausüben würden, was zu zahllosen Streitigkeiten führen müßte, wie es thatsächlich auf Linien ohne Freigepäck schon heute der Fall ist. Hingegen wäre nichts dagegen einzuwenden, wenn statt der bisherigen 25 kg Freigepäck zukünftig nur 20 kg gestattet werden, denn thatsächlich kommen schon heute z. B. bei 30 kg wegen der Abrundung von 10 kg — nach dem Dezimalsystem — volle 10 kg zur Berechnung, was jetzt schon einem Freigepäck von nur 20 kg + 10 kg Berechnungsgepäck gleichkommt. Die 25 kg stammen unseres Wissens aus der Zeit, wo die Gewichtseinheit 100 Pfund war und 25 kg oder 50 Pfund in das System vollkommen paßten. Es ist aber dringend notwendig, den jetzigen Passagier-Gepäcktarif von 5 ₰ pro 100 kg und km erheblich, etwa

auf die Hälfte, also auf 2,5 ₰ zu ermäßigen. Es genügt vollkommen, wenn das Passagiergepäck etwas teurer als die Eilgutsfracht, die etwa 2,25 ₰ beträgt, tarifiert würde. Demgemäß sollte man für je 20 kg Uebergewicht, worunter das Mehr als die 20 kg Freigewicht zu verstehen ist, 0,5 ₰ pro km in Anrechnung bringen. Diese Berechnung von 20 kg paßt in das Dezimalsystem, da 5 × 20 à 0,5 ₰ = 2,5 ₰ pro 100 kg und km ergeben. Die Passagier-Gepäckwagen, welche den Betriebsreglements entsprechend als Vorläufer der Personenwagen nötig sind, würden bei solcher mäßigen Tarifierung auch besser als zur Zeit ausgenutzt werden können.

Die Minimaltaxe für jeden Gepäckschein könnte unter dieser Voraussetzung 25 oder 50 ₰ sein; auch als Gewichtsgrenze des zulässigen Quantums dürfte etwa bis 200 kg Passagiergepäck pro Person als zulässig bestimmt werden.

Gültigkeitsdauer der Fahrkarten.

Die Gültigkeitsdauer einer jeden Fahrkarte könnte unterschiedslos 10 Tage sein. Bei einer einfachen Hinfahrt selbst mit einmaliger Fahrtunterbrechung ist diese Frist mehr als genügend, während für Hin- und Rückfahrt bei Reisen bis 150 km Reiseziel 10 Tage einen erheblichen Vorsprung gegen die bisherige kürzere Gültigkeitsdauer von 4—6 Tagen gewähren. Für längere Reisen mit 300 km Reiseziel genießt der Reisende nach den Reformvorschlägen den für 300 km fixierten höchsten Rabatt von 45%, weshalb derselbe gar keine Veranlassung hat, für derartige Reisen von 300 km Reiseziel zur Hin- und Rückfahrt eine Doppelkarte von 600 km zu lösen, da der Maximalrabatt von 45% schon bei 300 km erreicht wird. Eine Beschränkung der Gültigkeitsdauer auf 10 Tage ist danach bei einer Strecke von 300 km ohne jedweden Nachteil.

Wie zukünftig die Form der Rückfahrkarten sein soll, wird später bei Punkt 3 (Vereinfachung der Fahrkarten) besprochen werden.

Die vorstehend empfohlenen Reformen sollen an den beiden Fällen Halberstadt-Berlin sowie Berlin-Königsberg, die oben als Exempel benutzt sind, verdeutlicht werden. Die sich ergebenden Zahlen sollen dem bisherigen Tarif einschließlich des Rundreise-Tarifs, sowie den Fahrpreisen, wie sie im Ministerial-Vorschlag geplant sind, vergleichend gegenüber gestellt werden.

Kalkulatorische Vergleichungen.

Halberstadt-Berlin-Stadtbahn = 204 km. 204 km E = Zone 16: 200—250 km ergeben mit 37½% Rabatt = 156,25 Berechnungs-Kilometer.

		Reformvorschlag	Ministerialvorschlag		Jetziger Tarif	
		alle Züge	Personenzug	Schnellzug	Personenzug	Schnellzug
Klasse	ℳ km	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
IV.	à 2 × 156,25 =	3,13	—	—	4,10	—
III.	à 4 × 156,25 =	6,25	4,08	6,12	8,10	9,60
II.	à 6 × 156,25 =	9,38	8,16	10,20	12,12	13,70
I.	à 8 × 156,25 =	12 50	12,25	14,29	16,10	18,40

Bei einem Rundreisebillet kosten die Abschnitte für die Strecke Halberstadt nach Berlin in allen Zügen wie folgt:

IV. Klasse fällt fort
III. „ ℳ 7,00
II. „ „ 9,90
I. „ „ 13,30

Abgesehen davon, daß durch den Fortfall der vierten Klasse das vergleichende Verhältnis nach dem Ministerialvorschlage so ungünstig sich gestaltet, wie es die Vergleichung nach den schrägen Linien ergiebt, ist das Verhältnis des Reformvorschlages noch weit vorteilhafter in Berücksichtigung des nach dem Ministerialvorschlage verweigerten Freigepäcks. Besonders ungünstig liegt der Ministerialvorschlag bezüglich der Schnellzüge, wo derselbe im Gegensatz zu unseren Reformvorschlägen in jeder Klasse einen Zuschlag von 1 Pf. per Kilometer = ℳ 2,04 Verteuerung bis Berlin verlangt, wie es auch die vorstehende Tabelle zeigt. Besonders hervortretend dürften sich die Vorteile unserer Reformvorschläge bei Reisen mit Hin- und Rückfahrt erweisen z. B. für Halberstadt und Berlin 204 km × 2 = 408 km, zur Zone 20: 400—450 km gehörend. Das ergiebt 450 km abzüglich 45% = 248 Berechnungs-Kilometer. Das Beispiel für Hin- und Rückfahrt ergiebt sich aus nachstehender Tabelle:

	Nach dem Reformvorschlage		Nach dem Ministerialvorschlage		Bisheriger Tarif		Rundreiseverkehr
		Alle Züge	Personenzug	Schnellzug	Personenzug	Schnellzug	
Klasse.		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
VI.	248×2 ₰ =	4,96	—	—	—	—	—
III.	248×4 ₰ =	9,92	8,16	12,24	12,50	12,50	*14,—*
II.	248×6 ₰ =	14,88	16,32	20,40	18,40	18,40	*19,80*
I.	248×8 ₰ =	19,84	24,50	28,58	24,50	24,50	*26,60*

Nicht in letzter Linie sind die Vorteile der Gepäckfreiheit zu beachten, welche der Reformvorschlag gewährt.

Für Berlin-Königsberg stellen sich die Verhältnisse bei 589 km Entfernung, (Zone 550 — 600 km) wie folgt 600 km abzüglich 45% Rabatt = 330 Berechnungskilometer. Mithin: E (Einfache Fahrt).

	Reformvorschlag	Ministerialvorschlag		Jetziger Tarif	Rundreiseverkehr
	Alle Züge	Personenzug	Schnellzug	Personenzug	Schnellzug	für alle Züge
Kl.	km ℳ ℳ	km ℳ ℳ	km ℳ ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
IV.	330 × 2 = 6,60	589 —	589 —	11,90	—	—
III.	330 × 4 = 13,20	589 × 2 = 11,78	589 × 3 = 17,67	23,80	27,80	*20,10*
II.	330 × 6 = 19,80	589 × 4 = 23,56	589 × 5 = 27,45	35,70	39,70	*28,60*
I.	330 × 8 = 26,40	589 × 6 = 35,34	589 × 7 = 41,23	47,60	53,50	*38,50*

D. Rückfahrtkarten.

Nach dem Reformvorschlage kommen zur Berechnung 589 km × 2 = 1178 km = 1200 km abzüglich 45% = 660 Berechnungskilometer.

	Reformvorschlag	Ministerialvorschlag		Jetziger Tarif	Rundreiseverkehr
	alle Züge	Personenzug	Schnellzug	alle Züge	alle Züge
Klasse	km ℳ ℳ	km ℳ	km ℳ	ℳ	ℳ
IV.	660 à 2 = 13,20	589 = —	589 = —	—	—
III.	660 à 4 = 26,40	589 = 23,56	589 = 35,34	35,70	*40,20*
II.	660 à 6 = 39,60	589 = 47,12	589 = 54,90	53,50	*57,20*
I.	660 à 8 = 52,80	589 = 70,68	589 = 82,56	71,30	*67,—*

Als ferneres Beispiel einer kürzeren Reise mag dienen Halberstadt-Hannover 137 Kilometer. Nach dem Reformvorschlage sind hiervon 22,50% in Abzug zu bringen, sodaß für E (einfache Hinreise) nur 116 km zur Berechnung gelangen.

	Reformvorschlag	Ministerialvorschlag		Jetziger Tarif	Rundreiseverkehr
	in allen Zügen	Personenzug	Schnellzug	Personenzug	via Ringelheim, Lehrte.
Klasse	km ℳ	km ℳ ℳ	km ℳ ℳ	ℳ	ℳ
IV.	116 × 2 ℳ = 2,32	137 — —	137 — —	3,—	—
III.	116 × 4 ℳ = 4,64	137 à 2 = 2,74	137 à 3 = 5,11	5,60	*5,10*
II.	116 × 6 ℳ = 6,96	137 à 4 = 5,48	137 à 5 = 6,85	8,40	*7,00*
I.	116 × 8 ℳ = 9,28	137 à 6 = 8,22	137 à 7 = 9,59	11,10	*9,50*

D. Hin- und Rückreise 137 km.

Nach dem Reformvorschlage 137×2 = 274 km demnach zur Zone 250 bis 300 km gehörend, demgemäß für 300 km = 45% Abzug, somit 165 Berechnungs-Kilometer.

Reformvorschlag alle Züge		Ministerialvorschlag Personenzug		Ministerialvorschlag Schnellzug		Jetziger Tarif kein Zuschlag für Schnellzug	Rundreiseverkehr also doppelt zu rechnen, via Ringelheim, Lehrte alle Züge
Klasse km ₰ ℳ		km ₰ ℳ		km ₰ ℳ		ℳ	ℳ
IV.	165 à 2 = 3,30	274 — —		274 — —		6.—(im Pers.-Zuge)	—
III.	165 à 4 = 6,60	274 à 2 = 5,48		274 à 3 = 8,22		11,20	*11.20*
II.	165 à 6 = 9,90	274 à 4 = 10,96		274 à 5 = 13,70		16,80	*14.—*
I.	165 à 8 = 13,20	274 à 6 = 16,44		274 à 7 = 19,18		22,20	*19.—*

Daneben wird der Vorteil des Freigepäcks bei dem Reformvorschlage aufrecht erhalten.

Alle diese Beispiele mögen genügen, um den Wert unserer Vorschläge in den meisten Relationen klar zu legen, wobei noch besonders zu beachten ist, daß die Vorteile der IV. Klasse erhalten bleiben.

Nur bei kurzen einfachen Reisen in Personenzügen gewähren die Ministerialvorschläge Vorteile gegen die in diesen Blättern empfohlenen Reformen, da sich die Rabatte der fallenden Skala erst mit der zunehmenden Entfernung entwickeln. Sobald aber Rückreisekarten in Frage kommen, kann der Ministerialvorschlag selbst bei kurzen Reisen keinen Vergleich aushalten, und zwar um so weniger als derselbe weder eine vierte Klasse noch sonst Rabatt oder Freigepäck zuläßt, überdies für Schnellzüge selbst die bisherigen Zuschläge erhöht. Es ist bei dieser Gegenüberstellung zu beachten, daß 70% aller Reisenden selbst beim jetzigen Tarif durch Benutzung von Rückreisekarten oder Rundreisehefte Vorteile genießen, die beim Ministerial-Vorschlage fortfallen.

Vororts-Verkehr.

Was den schon berührten Vorort- und Umkreisverkehr, den wir als Punkt 1a bezeichneten, betrifft, so wird es sich empfehlen, alle Städte von 20 000 Einwohnern und mehr, mit einer Kreiszone von 20 km Halbmesser zu umziehen, welcher Halbmesser bei Städten über 100 000 Einwohnern auf 30 km erhöht werden könnte. Zur ersten Kategorie gehören in Deutschland etwa 120 Städte, zur letzteren etwa 30 Städte. Die noch unbekannten Resultate der letzten Volkszählung sind hierbei geschätzt. Zur Orientierung sei bemerkt, daß es in Deutschland überhaupt etwa 1600 Städte giebt, so daß etwa 10% aller Städte durch diesen Vororts- und Umkreisverkehr begünstigt werden. Bestimmte Sätze für diese Zonen ohne sehr

eingehende Ermittelungen aller Verhältnisse sind schwer aufzustellen, doch dürfte es sich vielleicht empfehlen die folgenden Fahrpreise für die ganze Zone anzunehmen.

IV.	Klasse	15 Pf.
III.	„	30 „
II.	„	60 „
I.	„	120 „

Jede höhere Klasse würde danach den doppelten Fahrpreis der vorhergehenden niedrigeren kosten, was durch die Verhältnisse gerechtfertigt scheint, denn die Ermäßigung dieser Zone soll nicht allein statt der jetzigen Rabatte für Arbeiter- und Schülerkarten eintreten, sondern noch darüber hinausgehen.

Die Fahrkarten dieses Verkehrs sollen nur für den Tag der Lösung gelten; dieselbe Karte berechtigt nicht nur zu der einfachen Reise sondern auch zu der an demselben Tage ausgeführten Rückreise sodaß die Doppelreise nicht mehr als die einfache Reise kostet. Diese ausnahmsweise Begünstigung, wonach die Fahrpreise von einfachen und Doppelreisen gleich sind, sind in dem Bedürfnis der Beweglichkeit der Bevölkerung im Stadt- und Landverkehr, die durch die Verbilligung der Heimkehr zum Domizil am selben Tage befördert wird, begründet.

Diese Fahrkarten gelten jedoch nur für Personenzüge und berechtigen nur zur Mitführung von Handgepäck, das im Koupee in bisheriger Weise unterzubringen wäre. Die Personenzüge dieses Verkehrs führen eine entsprechende Anzahl von Wagen aller vier Klassen, ähnlich wie bei den Pferdebahnwagen ohne besondere Abteilungen für Frauen, Nichtraucher und Raucher. Bei gesteigerter Frequenz würden für diesen Verkehr vermutlich Spezialzüge nötig werden, bei welchen ebenfalls die Trennung in Abteilungen fortfällt. Die betreffenden Reisenden werden zur beschleunigten Abfertigung der Züge ohne Auswahl für die Abteilungen mit geringstem Zeitverlust in die entsprechenden Koupees verwiesen.

Durch diese Einrichtungen wird der übrige Bahnverkehr von dem Vorort-Verkehr zweckmäßig getrennt, und eine Belästigung desjenigen Publikums, das weitere Strecken durchfährt, ist hierdurch ausgeschlossen.

Alle Reisenden des Vororts- und Umkreisverkehrs, welche sich den vorerwähnten Beschränkungen entziehen wollen, haben die gewöhnlichen tarifierten Fahrkarten nach Punkt 1b zu lösen.

Es erübrigt uns noch eine vergleichende Darstellung der jetzt gültigen Tarifsätze mit unseren vorgeschlagenen Reformtarifen vorzunehmen, wobei gleichzeitig Reisen nach den Zonen mit fallender Skala und solche im Vororts- und Umkreis-Verkehr eingestellt werden. Es soll als Beispiel die Linie Berlin-Magdeburg gewählt werden, weil diese Linie in den Endstationen 2 Orte mit mehr als 100000 Einwohnern und in Potsdam und Brandenburg zwei Orte mit über 20000 Einwohnern aufweist. Absichtlich wählen wir eine kurze Linie, bei der die fallende Skala noch nicht voll zum Ausdruck kommt, als Beispiel. Das Resultat ist das folgende:

Alles in Pfennigen.

Entfernung		Jetziger Tarif: Personenzug I.	II	III	IV.	Schnellzug I.	II.	III.	Hin- und Rückfahrt alle Züge I.	II.	III.	Reform-Vorschläge, alle Züge: Hinfahrt Abgerundet auf km	Berechn.-km	I.	II.	III.	IV.	Hin- und Rückfahrt: Doppelte km-Entfernung nebst Abrundungszahl	Berechn. km	I.	II.	III.	IV.
26	Potsdam . .	210	160	110	60	240	180	130	320	240	160	30	29	229	174	116	58	52= 60	54	432	324	216	108
30	Wildpark . .	240	180	120	60	.	.	.	360	270	180	30	29	229	174	116	58	52= 60	54	432	324	216	108
36	Werder . . .	290	220	150	80	.	.	.	440	330	220	40	37	296	222	148	74	72= 80	70	560	420	280	140
47	Großkreuz . .	380	290	190	100	.	.	.	570	430	290	50	46	368	276	184	92	94=100	85	680	510	340	170
61	Brandenburg .	500	380	250	130	560	420	290	750	560	380	70	62	490	372	248	124	122=125	102	816	612	408	204
77	Wusterwitz . .	620	470	310	160	.	.	.	930	700	470	80	70	560	420	280	140	154=175	130	1040	780	520	260
83	Cader Schleuse	680	510	340	170	.	.	.	1000	760	510	90	77	616	462	308	154	166=175	130	1040	780	520	260
92	Genthin . . .	740	560	370	190	860	640	450	1140	860	570	100	95	680	510	340	170	184=200	140	1120	840	560	280
99	Parchen . . .	800	600	400	200	.	.	.	1190	900	600	100	85	680	510	340	170	198=200	140	1120	840	560	280
106	Güsen . . .	860	650	430	220	.	.	.	1290	970	650	125	102	816	612	408	204	212=250	156	1248	936	624	312
118	Burg	950	710	480	240	1090	810	570	1460	1090	730	125	102	816	612	408	204	228=250	156	1248	936	624	312
125	Möser . . .	1010	760	510	260	.	.	.	1520	1140	760	125	102	816	612	408	204	250=250	156	1248	936	624	312
131	Gerwisch . . ,	1050	790	530	270	.	.	.	1580	1180	790	150	117	936	702	468	234	262=300	165	1320	990	660	330
134	Biederitz . . .	1080	810	540	270	.	.	.	1610	1210	810	150	117	936	702	468	234	268=300	165	1320	990	660	330
139	Neustadt Mgdb.	1120	840	560	280	.	.	.	1720	1290	860	150	117	936	702	468	234	278=300	165	1320	990	660	330
142	Magdeburg . .	1140	860	570	290	1310	970	680	1740	1310	870	150	117	936	702	468	234	284=300	165	1320	990	660	330

Die Vergleichung des jetzigen Tarifs mit den Ermäßigungen unserer Reformvorschläge ergiebt: Bis Wildpark inklusive tritt durch die Vororts- und Umkreis-Zone eine erhebliche Ermäßigung ein. Die gleichartige Ermäßigung greift für die Umkreiszone der andern Städte Potsdam, Brandenburg und Magdeburg ebenfalls Platz.

Bei der Hinfahrt im Personenzuge — im Schnellzuge ist dies noch mehr der Fall — fängt die Ermäßigung der fallenden Skala bei Station Großkreuz zu wirken an. Bei Doppelfahrten ist die 4. Klasse durchweg verbilligt, in den anderen Klassen beginnt die ermäßigende Wirkung bei Station Genthin in stark fortschreitender Progression. Bis Großkreuz respektive Genthin findet die mehrfach erwähnte kleine Steigerung statt, sofern die Reise nicht zur Vorortszone gehört.

Tarif der Vororts- und Umkreiszone, Hinfahrt sowie Hin- und Rückfahrt

	I.	II.	III.	IV.
	Alles in Pfennigen.			
Zwischen*) Berlin u. Wildpark 30 km . .	120	60	30	15
„ Potsdam u. Werder 10 km . . .	120	60	30	15
„ Brandenburg u. Wusterwitz 16 km / „ „ Gr.-Kreuz 14 km	120	60	30	15
„ Burg u. Magdeburg 24 km . .	120	60	30	15

*) Sämtliche Zwischenstationen zwischen den beiden Endstationen Berlin und Wildpark — wobei Berlin stets als Beginn oder Ende der Reise gedacht wird — benutzen die nämliche Zonenkarte. Die gleiche Vergünstigung trifft selbstredend für die Zone der Städte Potsdam, Brandenburg und Magdeburg zu.

Es könnte bei der endgiltigen Festsetzung der Vororts- und Umkreis-Zone erörtert werden, ob nicht besser der Halbmesser für Städte über eine halbe Million Einwohner auf 30 km festzusetzen wäre, hingegen Städte von weniger als eine halbe Million — aber über 100 000 — Einwohner eine Beschränkung auf 20 km Halbmesser, Städte von über 20 000 Einwohnern eine solche auf 15 km Halbmesser erhalten, hingegen Städte von über 10 000 Einwohnern bereits mit einer Zone von 10 km begünstigt werden.

Einwirkung auf die Rentabilität.

Nachdem in vorstehenden Erörterungen die Reformen zum Punkt 1a und 1b besprochen sind, ist es noch unsere Aufgabe, den Punkt 2 einer Untersuchung zu unterwerfen.

Diese Frage lautet: wie wird die Wirkung der vorgeschlagenen Reformen auf die Rentabilität der Eisenbahn sein, insbesondere wie wird sich bei den Staatsbahnen der Gewinn für das Staatsbudget und der Einfluß auf die Förderung des Nationalvermögens, das in den deutschen Eisenbahnen mit einem Kapital von weit über 10 Milliarden Mark investiert ist, gestalten.

Zur Anschauung dieser zweiten Seite unserer Untersuchungen schicken wir wiederum einige Mitteilungen aus der amtlichen Statistik des Betriebsergebnisses der preußischen Staatsbahnen pro 1889/90 voraus.

Zunächst sei bemerkt, daß zweifellos der gegenwärtige Personentarif für den Fernreiseverkehr mangelhaft ist. Der Verkehr ist für Fernreisen noch unentwickelt; zum Beweise dafür mag nachfolgende kurze Tabelle, die der fraglichen Statistik entnommen ist, dienen.

	An der Geld-Einnahme des Pers.-Verkehrs participiert:	Die Länge der Reise ist durchschnittlich:	Durchschn. Einnahme pr. Person u. Reise:	Durchschn. Einnahme pro Kilometer:	Zahl der Gesamtreisenden in jeder Klasse:	Die Ausnütz. aller dispon. Plätzebetrug in jeder Kl.:	Totalgeld-Einnahme in jeder Klasse:
I. Klasse	mit 1,8 %	89 km	ℳ 8,30	7,94 ₰	rund 2 Mill.	8 %	13 Mill. ℳ
II. „	„ 15,7 %	43 „	„ 2 23	5,17 „	„ 30 „	20 %	75 „ „
III. „	„ 40,1 %	21 „	„ 0,70	3,24 „	„ 175 „	24 %	131 „ „
IV. „	„ 37,2 %	30 „	„ 0,61	2,02 „	„ 55 „	31 %	38 „ „
Militär	„ 5,2 %		„ 1,28	1,53 „			
	100 %				262 Mill.		257 Mill.

Die Einnahme aus dem Passagiergepäck trägt 5 Mill. Mark.

An der Reiseentfernung sind gemäß der 2. Kolonne alle Klassen nur mit kleinen Strecken von respektive 89, 43, 21 u. 30 km durchschnittlich beteiligt; ebenso ergiebt sich aus dieser Kolonne, daß die Eisenbahnen zur Zeit ihre Haupt-Einnahmen nicht aus dem Fernverkehr, sondern aus den kurzen Reisen haben. Bedeutsam ist auch, daß die IV. Klasse mit größeren Strecken als die III. Klasse beteiligt ist. Aus alledem leitet sich die Forderung ab, daß die Reform des Tarifs nicht in einer durchschnittlichen Herabsetzung des Einheitssatzes pro km ohne Unterschied der Entfernung, wie es der Ministerialvorschlag beabsichtigt, bestehen darf, sondern in einer fallenden Skala, welche progressiv die Reisekosten mit der Entfernung ermäßigt, bestehen muß. Es kann umsoweniger eine Reform nach dem Ministerialvorschlage empfohlen werden, als der vorgeschlagene Zuschlag des Schnellzugspreises von 1 ₰, in der III. Klasse von 2 ₰ pro km eine ganz erhebliche Verteuerung — von 50% — gegen den bisherigen mäßigen Zuschlag von 10—15% ergiebt. Bei der II. und I. Klasse berechnet sich der Schnellzugszuschlag von 1 ₰ pro km noch auf 25% respektive 16⅔% des Fahrpreises. Die thatsächlichen, jetzigen durchschnittlichen Einheitssätze nach der Tabelle in der vierten Kolonne: 7,94, 5,17, 3,24, 2,02 ₰ statt Normal: 8, 6, 4 und 2 ₰ lehren uns, daß die jetzigen Ermäßigungen von 25% Rabatt bei Rückfahrkarten und bis 35% bei Rundreisekarten schon jetzt durch den mäßigen 10 bis 15% betragenden Schnellzugszuschlag ungenügend in den durchschnittlichen Einheitssätzen zum Ausdruck kommen. Der nach dem diesseitigen Reformvorschlag mit fallender Skala in Fortfall kommende Schnellzugs-Zuschlag wird den vermehrten Fernreisen, wenn außerdem noch die Fahrzeit durch erhöhte Fahrgeschwindigkeit verkürzt wird, eine erheblich vergrößerte Zahl von Reisenden zuführen. Es wird sich beim Fortfall des Schnellzugs-Zuschlags namentlich dasjenige Publikum, welches jetzt in der III. und IV. Klasse fährt, mehr zur Benutzung der Schnellzüge entschließen. Bei einer Gesamtzahl aller Reisenden von 262 Millionen ergiebt sich für die III. und IV. Klasse zur Zeit die erhebliche Ziffer von 175 und 55 Millionen = 230 Millionen oder 88% des Gesamtverkehrs. Die fallende Skala wird jedoch der Eisenbahn für diese 88%

der Reisenden bei vermehrten Fernreisen keine erheblichen Ausfälle herbeiführen, denn bei einer Geldeinnahme

von 131 Millionen ℳ aus der III. Klasse
und 38 „ „ „ „ IV. „
Sa. 169 Millionen ℳ aus beiden Klassen

also 65% von 257 Millionen ℳ in allen vier Klassen insgesamt verfahren die beiden unteren Klassen durchschnittlich nur kurze Reiselängen wie 21 km in der III. und 30 km in der IV. Klasse. Die Steigerung der Kilometerzahl in der IV. Klasse gegen die III., obwohl gerade jene Klasse für längere Fahrten besonders unbequem, dieselbe auch lediglich auf die Personenzüge beschränkt ist, beweist gerade, daß die Billigkeit des Fahrpreises zu Fernreisen hochgradig anreizt. Es ist deshalb wiederholt darauf hinzuweisen, daß für Fernreisen eine fallende Skala eingeführt werden muß. Die III. Klasse dürfte nur für ganz besonders beschleunigte Schnellzüge (etwa 70 km Grundgeschwindigkeit pro Stunde) fortfallen, da diese Klasse, welche mit 175 Millionen von 262 Millionen Reisenden insgesamt 65% umfaßt, die eigentliche Trägerin des Verkehrs und des Ertrages ist. Bei Beachtung dieser Grundsätze wird durch die fallende Skala kein Einnahme-Ausfall zu befürchten sein. Die Skala beginnt erst stark verbilligend bei einer Kilometer-Entfernung zu wirken, die länger als diejenige Kilometerzahl ist, die den Durchschnitt der jetzigen Reiseentfernungen darstellt; die fallende Skala verbilligt danach nur dasjenige Gebiet, welches der Eisenbahn zur Zeit keine erheblichen Einnahmen zuführt.

Wie sehr eine Verbilligung der Fernreisen zeitgemäß erscheint, beweist außerdem die Einführung des Rundreiseverkehrs, der sich trotz der verzwickten nicht übersichtlichen Tarife fortgesetzt gesteigert hat. Im Rundreiseverkehr wurden auf den preußischen Staatsbahnen befördert 1888/89 8,8 Millionen 1889/90 10,4 Millionen Reisende, also war die Steigerung in diesem Verkehr in einem Jahre = 17,9%. Bei Reisen von 700—1500 km Rundreisefahrt — also etwa 350 bis 750 km Entfernung — fuhren in diesem Reiseverkehr

36% der Reisenden in III. Klasse
60% „ „ „ II. „
4% „ „ „ I. „
Summa 100%

Die Betriebsausgaben werden bei lebhafterem Verkehr, wie ihn die Verbilligung nach der fallenden Skala herbeiführt, keine erhebliche Verteuerung erfahren, denn die Ausnützung der Plätze, die gegenwärtig in der I. Klasse 8%, in der II. 20%, in der III. 24%, in der IV. 31% aller überhaupt vorhandenen Plätze erreicht, gestattet eine sehr viel weitere Raumausnutzung. Auch wird später nicht die Leistungsfähigkeit der Zugmaschinen durch erhöhte Frequenz ausgenützt werden, denn das tote Wagengewicht berechnet sich für jeden Reisenden gegenwärtig in der

I. Klasse auf 2405 kg
II. „ „ 1115 „
III. „ „ 920 „
IV. „ „ 760 „

Der Reisende selbst beansprucht hiernach also für seine Person einen sehr geringen Anteil der Zugkraft. Sogar die Verdoppelung oder Verdreifachung der Reisenden in jeder Klasse bei besserer Ausnutzung der Sitzplätze würde bei einem Durchschnittsgewicht des Reisenden mit 75 kg kaum in Betracht kommen, wenigstens nicht im Verhältnis zu dem mitfahrenden toten Wagengewicht. Eine bessere zukünftige Ausnützung der Plätze in der II. Klasse — die zur Zeit von der Mehrzahl der Reisenden mit der ersten Klasse gleich geschätzt wird — würde außerdem für die Bahnverwaltung den Vorteil haben, daß diejenigen Reisenden, welche an einen besonderen häuslichen Komfort bezüglich Luft- und Raumverhältnisse gewöhnt sind, genötigt würden, in die I. Klasse überzugehen.

Eine Verbilligung der Fernreisen durch die fallende Skala wird besonders dem Geschäftsverkehr nützlich sein, denn der jetzige Rundreiseverkehr ist vorzugsweise nur für den Vergnügungsverkehr geeignet. Die Förderung des Geschäftsreise-Verkehrs für den kleineren und mittleren Kaufmannsstand durch die fallende Skala wird aber weiter zu einer erhöhten Gleichmäßigkeit des Personenverkehrs im Jahre führen. Die Einnahme des Personenverkehrs verteilt sich zur Zeit so ungleichmäßig auf die einzelnen Monate, daß auf den Februar nur 4% und auf den Juli sogar 16% der ganzen Jahreseinnahmen kommen.

Am wenigsten werden, wie schon erwähnt, die Reisen mittlerer Länge, die sich mehr dem bisherigen Durchschnitt von 89, 43, 21 und 30 km nähern, durch die fallende Skala berührt werden, denn die Rabatte unserer Tarifreform betragen dafür bezüglich 13,50%, 7,50%, 4,50%, 4,50%. Die Gesamteinnahme wird auch deshalb zukünftig um so weniger einen erheblichen Ausfall erfahren, als die bisherigen 25% Ermäßigung des Gesamtfahrpreises mittelst Rückfahrkarten nach den Reformvorschlägen erst bei einem Reiseziel von 83 km (also in der Doppelfahrt 166 × 0,15 = 24,90%) mit 24,90% auf Grund der fallenden Skala erreicht wird. Diese Entfernung von 83 km ist wie erwähnt schon größer, als die gegenwärtige Durchschnitts-Entfernung einer Reise.

Anderseits kann behauptet werden, daß derartige Reisen, die in der III. und IV. Klasse nach dem Reformvorschlage [z. B. bis 30 km Endziel mit 28,65 Berechnungs-Kilometern in der einfachen Hinfahrt = ℳ 1,16 und 58 ₰ als Fahrpreis dieser beiden Klassen, oder Hin- und Rückfahrt (Doppelreise) bis 60 km mit 54,60 Berechnungskilometern = ℳ 2,19 und ℳ 1,10 als Fahrpreis] unternommen werden, noch so billig sind, daß nicht zu befürchtenw äre, daß bei irgend einem vorliegenden Reisezwecke eine Reise unterbleiben könnte. Gerade diese Reisen sind es aber, welche nach der Statistik einen hervorragenden Anteil an den Gesamteinnahmen haben; dieselben bedürfen aus wirtschaftlichen Gründen keiner Ermäßigung, sie sollen auch solche im bahnseitigen Interesse nicht haben, im Gegenteil, sie mögen noch eine kleine Verteuerung erfahren gegen die bisherigen Fahrpreise. Nach unseren Reformvorschlägen beträgt der Fahrpreis bei 30 km Endziel = 28,65 Berechnungskilometer bei einfacher Hinfahrt in der III. und IV. Klasse ℳ 1,16 respektive 58 ₰ in den beiden Klassen, gegen jetzt*): z. B. 25 km ℳ 1 respektive 50 ₰; bei der Doppelfahrt 60 km = 54,60 Berechnungs-Kilometern würden zukünftig erhoben ℳ 2,19 respektive ℳ 1,10 III. und IV. Klasse,

*) Das vergleichende Beispiel ist deshalb — um unsere Vorschläge ungeschmeichelt vorzuführen — mit 25 km gewählt, weil dies die Mitte der Zone 20—30 km bildet und wegen der Abstufung nach unseren Reformvorschlägen für 25 km Entfernung, 30 km einzusetzen sind.

jetzt Doppelfahrt III. Klasse (bei 25 km Hinfahrt à 4 ₰ = ℳ 1 + 25 km Rückfahrt à 2 ₰ = 50 ₰ ℳ 1 + 0,50) total nur 1½ ℳ. Die vierte Klasse gewährt zur Zeit keine Rückfahrt-Ermäßigung, kostet danach jetzt 50 + 50 ₰ = 1 ℳ, zukünftig ℳ 1,10. Diese Verteuerungen wären aber für den einzelnen Reisenden so mäßig, daß man sie unbedenklich zugestehen kann, um der Bahn bei der Massenhaftigkeit derartiger Reisen eine kleine ausgleichende Mehreinnahme einzuräumen.

Etwas vorsichtiger ist die finanzielle Wirkung der empfohlenen Einführung der Vororts- und Umkreiszone anzusehen. 20 km kosten jetzt bei einer Hinfahrt 40 ₰ in IV. und 80 ₰ in der III. Klasse, bei einer Hin- und Rückfahrt kosten sie jetzt 80 + 40 ₰, = ℳ 1,20 in der III., 40 + 40 ₰ = 80 ₰ in der IV. Klasse, sie sollen aber sowohl für Hinfahrt als auch für Doppelreise (Hin- und Rückfahrt) zukünftig nur 15 und 30 ₰ in der IV. und III. Klasse kosten. Dieser Ausfall — besonders in Rücksicht darauf, daß derartige Reisen vorwiegend Rückfahrten mit voraussetzen — ist so groß, daß man keinen allzu schnellen finanziellen Ausgleich durch die erhöhte Frequenz erwarten darf, denn das Verhältnis von 15 : 80 ₰ bedingt eine 5⅓ fache, das von 30 : 120 ₰ eine 4 fache Steigerung. Es könnte einige Jahre währen, bis in dieser Beziehung der Ausgleich erzielt ist — selbst wenn dabei die nach den Reformvorschlägen eintretende Verteuerung jener Reisen, die etwa Entfernungen von 30 oder 40 km umfassen, eingerechnet wird. Es ist jedoch, wie schon erörtert, ein so hohes wirtschaftliches sanitäres, soziales und politisches Interesse in den Beziehungen zwischen Stadt und Land mit diesen Vororts- und Umkreis-Verkehrserleichterungen verknüpft, daß selbst ein anfänglicher Ausfall unbedenklich zugestanden werden müßte. Zu Gunsten dieses Vororts- und Umkreis-Verkehrs wird es in betriebstechnischer Hinsicht als Erleichterung zu beachten sein, daß die Abfertigung und Kontrolle der Reisenden dadurch wesentlich erleichtert wird, daß dieselbe nur nach Klassen geordnet, ohne Rücksicht auf Frauen und Raucher, der Reihe nach untergebracht werden sollen.

Man darf erwarten, daß alle diese einzelnen Reformen den gerechten Ansprüchen der Reisenden genügen und auch der Eisenbahn-

Verwaltung schon von vornherein mindestens den bisherigen ungeschmälerten Gewinn lassen werden. In nicht zu ferner Zeit aber werden sie zu einer erheblichen Steigerung der Einnahmen führen. Wiederholt möchten wir nur betonen, daß die vorgeschlagenen Ziffern nicht als endgiltige Festsetzung gelten, sondern nur das Prinzip kennzeichnen sollen, welches als verbesserungsfähig weiter geprüft werden möge.

Sobald sich das Prinzip mit fallender Skala auf Grund der zum Quadrat erhobenen Kilometerzahl erst einmal eingebürgert haben wird, könnte später nach längerer Erfahrung mit Leichtigkeit der Tarif nach Maßgabe der Erfahrungen abgeändert werden. Die Skala würde zweifellos ganz veränderte Effekte zum Ausdruck bringen, wenn bei der Multiplikation mit dem Bruche $\frac{x}{10000}$ statt x ein anderer Wert als 15, eingesetzt wird. Auch dürfte eine Einheitlichkeit mit dem Tarif des Güterverkehrs in ähnlicher Skala anzubahnen sein, damit endlich einmal auch mit der übergroßen Vielseitigkeit jener Tarife aufgeräumt werde.

Vereinfachung der Fahrkarten.

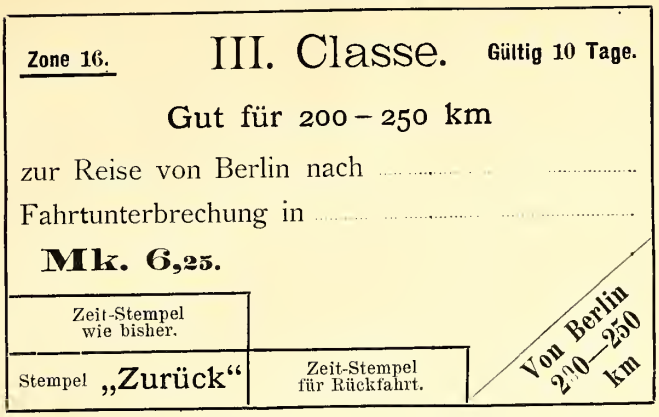
Zum Schluß wenden wir uns nunmehr zum Punkt 3 unserer Reformvorschläge, der sich auf die Vereinfachung der Fahrkarten-Ausgabe und die Uebersichtlichkeit der Preise bezieht.

Wie schon erörtert, genügen an verschiedenen Fahrkarten für Endziel bis 500 km 20 Sorten Fahrkarten, wozu noch eine Sorte für den Vororts- und Umkreis-Verkehr tritt. Diese 21 Sorten ergeben für alle vier Wagenklassen im Ganzen 84 Arten. Für größere Entfernungen und Reiseziele bis 750 km incl. sind dementsprechend 26 Sorten, und für solche bis 1000 km incl. 31 Sorten resp. für alle vier Wagenklassen 104 und 124 Arten im Ganzen nötig.

Bevor die weitere Vereinfachung bezüglich der verschiedensten Reisen nach allen Himmelsgegenden in den entsprechenden Kilometer-Entfernungen, ebenso bezüglich der Rückfahrkarten, welche ebenfalls mit den nämlichen 84 resp. 104 und 124 Karten-Arten für 500, 750 und 1000 km Entfernung befriedigt werden sollen, eingehend erörtert wird, ist es nötig, darüber Klarheit zu verschaffen, wie die zukünftigen Fahrkarten beschaffen sein sollen.

Wir empfehlen das folgende Muster:

(Dies ist die natürliche Größe.)



Die verschiedenen Klassen bleiben wie jetzt durch verschiedenfarbige Karten kenntlich. Der Zeitangabe-Abfahrtsstempel, event. auch Zeitangabe-Rückfahrtsstempel wird wie bisher gehandhabt, nur neu wird der Stempel „Zurück" sein, welcher bezweckt, daß, sobald der Reisende diese Abstempelung begehrt, die Fahrkarte statt für 200—250 km Hinfahrt für eine Hin- und Rückfahrt von im ganzen 200—250 km geltend ist.

Die Ecke 200—250 km wird getrennt, sobald die Fahrkarte als Kinderfahrkarte — wie bisher — zum halben Preis verkauft wird und dient der dann zu trennende Eckabschnitt für den Verkaufsbeamten der Kontrolle gegenüber als Belag der halben Mindereinnahme.

Die Größe der Fahrkarte, wie sie vorstehend vermerkt, ist um die Hälfte länger und breiter als die der bisherigen gewählt, sie könnte jedoch, ohne an Deutlichkeit einzubüßen, auch etwas kleiner hergestellt werden.

Der geschäftliche Vorgang beim Ankauf einer Fahrkarte wird der folgende sein:

An allen Orten liegen Stationshefte in mannigfachen Exemplaren aus, welche alphabetisch geordnet alle deutschen Eisenbahnstationen in einem Umkreis von 500, 750 oder 1000 km mit den Entfernungen von der betreffenden Station nachweisen. Diese Hefte sind auf den meisten Stationen — selbst bei solchen, die nur einen mittleren Verkehr haben — in Druckexemplaren an der Kasse für 5—10 ₰ käuflich. Um eine annähernde Vorstellung von der Beschaffenheit des Heftchens zu geben, sei bemerkt, daß die amtlichen Kursbücher der Eisenbahn-Direktion Magdeburg — Norddeutschland umfassend bis zum Rhein und Frankfurt a. O., Breslau westlich und

östlich, bis Frankfurt a. M., Thüringen südlich — auf den ersten 18 Seiten alphabetisch etwa 3500 Stationen nachweisen. Dies ist schon vielseitiger, als es für diese ausliegenden Stationshefte nöthig ist. Das ganze Kursbuch einschließlich Karte und Fahrpläne 329 Seiten, kostet jetzt überhaupt nur 50 ₰; zukünftig könnten derartige Kursbücher die Entfernungsnachweise mit enthalten.

Ein Reisender, der von Berlin nach Goerlitz fahren will, ermittelt hieraus, daß die Entfernung 208 km beträgt, auch mit Zone No. 16 bezeichnet ist, folglich verlangt er am Schalter eine Fahrkarte 200—250 km oder kurz z. B. „III. Klasse Zone 16."

In die als Muster vorstehend angeführte Fahrkarte schreibt nun der Reisende selbst am besten mit Dintenstift hinter „nach" „Goerlitz" ein. Wünscht derselbe z. B. in Lübbenau, 86 km von Berlin entfernt, innerhalb der 10 Tage Kartengültigkeit zu verweilen, so füllt er bei „Fahrunterbrechung in" „Lübbenau" aus, andernfalls schreibt er einen wagerechten Strich hinein.

Kontrolle der Fahrkarten.

Der Schaffner kennt selbstredend die Entfernungen seiner Strecke und kontrolliert danach, auch üben ab und zu Aufsichtsbeamte die Superrevision; da bei falschen Angaben eine Verdoppelung oder Verdreifachung der Gebühr (wenn eine nachweisbare schlechte Absicht vorauszusetzen ist, bleibt die Anzeige des Betruges vorbehalten) als Strafe einzutreten hätte, so wird der Reisende bei der Ausstellung der Ortsbezeichnung sorgfältig verfahren.

Wir glauben, daß dieses alles genügt, um den ordnungsmäßigen Gang der Geschäfte zu sichern, und erachten die Bedenken ängstlicher Naturen bezüglich der Handhabung und der Kontrolle nicht allzuschwerwiegend. Wir würden allenfalls nachfolgende Gesichtspunkte der Beachtung empfehlen.

In den Personenzügen, in welchen vorzugsweise Reisende mit kürzeren Reisezielen verkehren, also auf einem Gebiet, welches der Schaffner, der diese Linie fortwährend befährt, genau kennt, werden demselben sehr bald alle Kilometer-Entfernungen vollkommen geläufig sein. Bei Schnellzugslinien, die vorzugsweise dem Fernverkehr dienen, ist die Anzahl der Haltestationen eine geringere; der Schaffner des durchgehenden Zuges z. B. Berlin-Aachen ꝛc. wird

deshalb die Entfernungen seiner längeren Linie, bald ebenso seinem Gedächtnis eingeprägt haben, wie der Schaffner des Personenzuges diejenigen seiner kurzen Verkehrsstrecke. Für die Seiten- und Anschluß-Linien würden übersichtlich geordnete Nachweisungen der Kilometerzahl für das Fahrpersonal einzuführen sein; diese Nachweisungen müßten jede Linie als ein Ganzes behandeln. Bei den Schnellzügen halten wir es übrigens für unbedenklich, daß der Schaffner bald nach der Abfahrt von der Anfangsstation vor der ersten längeren Strecke, die ohne Haltepunkt durchfahren wird, die Fahrkarten von den Reisenden abfordert, nach den Koupees geordnet verwahrt und während der Fahrt im Dienst-Koupee gemeinsam mit dem Zugführer die auf den Fahrkarten eingeschriebenen Stationen mit der Kilometer-Entfernung vergleicht. Dieses Verfahren könnte, wenn erforderlich, jedes Mal nach Stationen mit größerem Verkehr erneuert werden.

Im übrigen möchten wir noch zur Beseitigung der Bedenken anführen, daß in Ungarn, wo durchschnittlich der Schaffnerstand weniger gebildet und intelligent ist als bei uns, demselben die Kilometer-Entfernungen sehr bald nach Einführung des Zonentarifs geläufig wurden, und dürfen wir daher in dieser Hinsicht bei unseren Schaffnern noch ein leichteres Verständnis voraussetzen.

Sollte man noch weitergehende Vorsichtsmaßregeln am Platze finden, so könnte die Vorschrift erlassen werden, daß jeder Reisende, dessen Reiseziel erst auf einer Anschlußbahn oder einer Seitenlinie außerhalb des Bezirks der Abfahrtsstation liegt, auf der Rückseite der Fahrkarte seinen Namen nebst Adresse vermerkt. Da die Fahrkarte auf der vorletzten Station jedesmal dem Reisenden abgenommen wird, so ist es der Bahnverwaltung möglich, wenn Fehler oder Mißbräuche bei einer späteren Kontrolle entdeckt werden, vom Reisenden Ersatz zu verlangen.

Nehmen wir nun als Beispiel, jemand beabsichtigt von Berlin nach Stendal und von dort zurück nach Berlin zu reisen. Der Reisende ermittelt die Entfernung 105 km, folglich in der Doppelfahrt 210 km. Der Reisende verlangt dann am Schalter ebenfalls Zone 16 für 200 bis 250 km, nur mit dem Unterschiede daß er die Karte mit „Zurück“ abgestempelt fordert. Der Reisende

füllt wiederum Stendal als Ziel aus und kann für Fahrunterbrechung auf der Hinreise Rathenow 71 km von Berlin ausfüllen, anderenfalls schreibt er wieder einen wagerechten Strich hinein. Wünscht der Reisende auf der Rückreise in Schönhausen 92 km von Berlin eine Fahrtunterbrechung, so gilt das bisherige Verfahren, daß durch den Bahnhofsinspektor bei der Ankunft in Schönhausen die Fahrunterbrechung vermerkt wird. Sollte die Bahnverwaltung Wert darauf legen, oder aus Gründen der Vereinfachung es angezeigt sein, so könnten die Worte „Fahrunterbrechung in" auf den Karten fortfallen und auch auf dem Hinwege würde das jetzige Verfahren der Abstempelung beibehalten.

Dieselbe Fahrkarte Zone 16 wäre z. B. auch ab Berlin zu fordern in der Richtung nach Bunzlau = 250 km, sowie nach den vorliegenden Stationen, beginnend mit Rauscha 210 km, Neuhammer, Kohlfurt, Waldau, Gegorsdorf; ebenso in der Richtung nach Stralsund via Angermünde = 240 km, sowie für die vorliegenden Stationen, beginnend mit Greifswald 210 km, Jeeser, Miltzow, Wusterfelde; desgleichen in der Richtung nach Tetschenhagen bei Bergen a. R. via Neubrandenburg, Stralsund = 248 km, beginnend mit 202 km, Grimmen, Wittenhagen, Elmenhorst, Alt-Zarendorf, Voigdehagen, Stralsund, Stralsunder-Hafen, Altefähr, Rambin, Samtens; ferner in der Richtung nach der Kopfstation Thale = 229 km, beginnend mit Halberstadt 201 km, Wegeleben, Ditfurt, Quedlinburg, Reinstedt; desgleichen würden die Abzweigungen Heudeber, Minsleben, Wernigerode, Drübeck, Ilsenburg, dann, Suderode, Gernrode, Rieder, Ballenstedt, Ermsleben, Reinstedt, sowie Wasserleben, Vienenburg, Oker, Goslar [letzteres 250 km] oder via Halberstadt, Wegeleben, Hedersleben, Gatersleben, Frose, Aschersleben, Sandersleben für dieselbe Fahrtkarte gelten. Es ist nur nötig, daß der Reisende, bevor der Schaffner die Vorzeigung der Karte zum ersten Male begehrt, die Station seines Reiseziels auf der Karte vermerkt hat.

Es würde zu weit führen, alle die Stationen aufzuführen, die ab Berlin in die gleiche Zone 16, 200—250 km, fallen.

Die Zahl der Stationen wird aber noch erheblich vielseitiger, da auch für alle diejenigen Stationen, die 100 — 125 km von

Berlin entfernt sind, dieselbe Fahrkarte 200—250 km durch den Stempel „Zurück" zur Hin- und Rückfahrt gilt. Dies wäre z. B. in der Richtung nach Magdeburg, mit Güsen 106 km beginnend, nebst Burg bis Möser 125 km; in der Richtung Lehrte, beginnend mit Stendal 105 km, Vinzelberg 118 km; in der Richtung Dresden, beginnend mit Dobrilut 103 km, einschließlich Elsterwerda 123 km.

Diese Beispiele, die nicht erschöpfend sein sollen, werden genügen, um die Vielseitigkeit für eine solche Zonenkarte klar zu legen; schon für eine einzige Station Berlin ergiebt sich diese Vielseitigkeit. Ein gleiches Strahlennetz von Stationen gilt für jede Zonenkarte von jeder anderen Station, die als Beginn einer Reise gewählt wird.

Man könnte nun einwenden, daß die Mühe und Sorgfalt, die jeder Reisende aufwenden müßte, das Reiseziel selbst einzuschreiben, zu groß sei. Diesem Einwand aber widersprechen wir mit dem Hinweis auf die Verwickelung bei den gegenwärtigen Rundreisekarten, die abgesehen von der Vorschrift der eigenhändigen Namensunterschrift größer sind und die sich im Verkehr trotzdem schnell eingeführt haben.

Dintenstifte würde das Publikum zukünftig statt der Bleifedern allgemein bei sich führen, außerdem könnten derartige Stifte auf den Bahnhöfen, in Wartesälen und in den Waggons an Schnüren hängen (ähnlich der Praxis an den Postschaltern).

Es wird sich dies Bedenken übrigens erheblich herabmindern, wenn im Vororts- und Umkreis-Verkehr einfache Karten in der Größe der bisherigen Karten nach nachfolgendem Schema eingeführt würden.

IV. Klasse. Von und nach Halberstadt.
20 km Umkreis.
Einfache und Doppelfahrt. Giltig am Tage der Lösung.

Stempel wie bisher. **15 Pf.** Halberstadt Umkreis

Diese Karte entspricht genau der Größe der bisherigen Fahrkarten, nur mit dem Unterschiede, daß nur für den ganzen Bezirk

einer jeden Stadt von 20000 Einwohnern mit 20 km resp. von 100000 Einwohnern mit 30 km Umkreis je eine solche Karte für alle Richtungen nötig ist.

Da derartige Umkreiskarten vorzugsweise von der Arbeiter- und Landbevölkerung im täglichen Verkehr benötigt werden und dieser Teil der Reisenden, wie das Schema zeigt, weder Reiseziel einzuschreiben hat, noch das alphabetische Stationsverzeichnis zu studieren braucht, so entfällt die Mühewaltung für die eigentlichen Zonenkarten vorzugsweise auf derartige Reisende, die sich damit leicht vertraut machen können.

Der Chaos der gegenwärtigen Fahrkarten mit allen nur denkbaren Varietäten wird zukünftig fortfallen. Beispielsweise würde Station Halberstadt statt jetzt 2656 Kartenarten zukünftig in weit ausreichenderer Weise mit 84 Sorten fertig werden. Es giebt gegenwärtig Stationen mit mehr als 10000 Kartenarten, wofür zukünftig — mit Ausschluß des Auslandsverkehrs — für bis 1000 km Entfernung 124 Arten genügen.

Der Preis jeder Reise ist so einfach zu bestimmen, daß Jedermann dies selbst berechnen kann, wenn man die Zahl der Berechnungskilometer für die Zonen bis 300 km [17 Zonen], wo schon der Maximalrabatt von 45% eintritt, kennt; die alphabetischen Stationsverzeichnisse sollen außerdem leicht übersichtlich die Zahl der wirklichen und der Berechnungs-Kilometer anzeigen.

Einkauf der Fahrkarten.

Der Verkauf der Fahrkarten könnte überdies außer an den Eisenbahnschaltern, ähnlich den Postwertzeichen, in aller Art Geschäften stattfinden; für diese Verkaufsstellen könnte allenfalls der Verkauf auf die zumeist geforderten Karten bis 100 oder 200 km beschränkt werden. Es müßte dann nur der Kontrolle halber, um die Gültigkeit der Karte zu beschränken, die Vorschrift eingeführt werden, daß der Schaffner — wie es jetzt der Schalterbeamte thut — statt mit der Knippszange zu lochen, den Zeitstempel einpreßt. Uebrigens bedienen sich seit kurzem auf vielen Strecken die Schaffner schon solcher Stempel-Zangen, welche gleichzeitig Datum und Zeit sowie die Dienst-Nummer des Schaffners einstempeln. Wenn der Fahrkarten-Verkauf in Geschäften geschieht, so wird der Schalter vom andrängenden Publikum

entlastet. Abgesehen von dem Zeitgewinn für den Schalterdienst, schwinden dann die Bedenken wegen des Selbstvermerks des Reiseziels durch den Reisenden, da derselbe dies bevor er sich zur Bahn begiebt, in Muße thun kann. Schließlich wird der Teil der Bevölkerung, welcher viel reist, selbst derartige Karten für häufige Reisen vorrätig halten, wie es heute mit den Postwertzeichen der Fall ist. Den Stempel „Zurück" kann die private Verkaufsstelle unbedenklich selbst aufdrücken, da uns hierbei jeder Mißbrauch ausgeschlossen erscheinen möchte.

Rundreisekarten werden zukünftig überflüssig werden, da diese jetzt nur für derartige Entfernungen ausgegeben werden, die zukünftig in einfacher Hinfahrt schon mindestens gleich hohe Rabatte nach der fallenden Skala genießen. Beim Uebergang auf fremde Anschlußbahnen — welche ebenfalls die fallende Skala einführen — genügt es für die Verrechnung der Bahnen untereinander, wenn am Endziel die Karte abgenommen wird und dann auf Grund der Karte die Anschlußbahn ihren ratierlichen Anteil von der Verwaltung des Bezirks der Verkaufsstelle einzieht. Eventuell müßte dies gleichzeitig durch die Station des Endzieles auch zu Gunsten aller etwaigen Verwaltungen, deren Strecken der Reisende zu durchfahren hat, stattfinden. Für Karten mit dem Stempel „Zurück" könnte, sofern Anschlußbahnen durchfahren werden, ein gegenseitiger Verzicht auf Bezahlung der respektiven Leistungen stattfinden. Es könnten aber auch ohne daß ein solcher Verzicht nötig würde, alle Karten mit einem ferneren schrägen Eck-Trennstück, ähnlich dem Abschnitt für Kinderkarten, versehen werden; das Trennstück würde dann am Ende der Hinfahrt abgeschnitten und abgenommen und dient zur Verrechnung der Anschlußbahn mit der Verwaltung des Bezirks der Verkaufsstelle; die Karte selbst würde während der Rückfahrt im Besitz des Reisenden als Legitimation verbleiben.

Zum Schluß erübrigt noch die Warnung, diese einfachen Grundsätze und Regeln beim Kartenverkauf nicht zu durchbrechen. Sollte das Bedürfnis für Sonntagskarten zu Ausflügen in Spezialfällen wie z. B. Halberstadt-Thale eine ganz besondere Ermäßigung verdienen, so empfiehlt es sich für gewisse Züge an bestimmten Tagen

und Zeiten die Benutzung der Fahrkarten vierter Klasse -- nach den Reformvorschlägen tarifiert — für die dritte Klasse, sowie die einer Karte für die dritte Klasse für die zweite Klasse zu genehmigen. Für die erste Klasse wäre jedenfalls eine solche Begünstigung überflüssig. Da diese Sommerkarten jetzt keine vierte Klasse kennen, so wird, den Werten nach, der gewünschte Effekt, daß der jetzige Preis der Sommerkarte eingehalten werde, hierdurch erzielt werden.

Mit einschneidenden Reformen seitens unserer Staatsbahnen, die $^5/_8$ des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes ausmachen, auf die Zustimmung aller deutschen Bahnen zu warten, würde kein richtiger Standpunkt sein. Es ist unter anderem sicher vorauszusetzen, daß die öffentliche Meinung, welche der Personentarif-Reform im Allgemeinen günstig ist, die anderen deutschen Bahnen sehr bald zum Anschluß an die preußische Reform drängen wird.

Halberstadt, 5. März 1891.

Der Referent

Benjamin Hirsch,
Mitglied der Handelskammer zu Halberstadt.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 067593092